ДЕЙСТ ЮЩ Й ФЛОТ

Экз. № 12

0500—БМ

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРОТИВНИКА НА БАЛТИЙСКОМ МОРСКОМ ТЕАТРЕ В КАМПАНИЮ 1943 г.

I

ОПЕРАТИВНЫЙ РЕЖИМ

Ист № 0600

ьный Отдел Штаба КБФ

зд—1944

РАССЕКРЕЧЕНО

Директива Главн[illegible] ВМФ
от 21 июля 1989 г. 32/0/193
Начальник секретной части

О

Н

Ис

359.А82(4)
Б-75

Экз. № 12

359А82м2
Б75

Проверено | 2015

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОТИВНИКА НА БАЛТИЙСКОМ МОРСКОМ ТЕАТРЕ В КАМПАНИЮ 1943 г.

Инв. № 5052 с
Фундаментальная военно-научная библиотека ГШ ВМФ

I

ОПЕРАТИВНЫЙ РЕЖИМ

151/4

Центральной ВМБ

Фундаментальная военно-научная библиотека ГШ ВМФ

Карты морские:

1306—40
1476—40
1492—39
3141—40
1569—39
2106—40

Разведывательный Отдел Штаба КБФ
Ленинград—1944 г.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Введение	3
I. Организация и состав военно-морских сил противника в Финском заливе в кампанию 1943 г. .	5
II. Базирование флота	7
III. Оперативный режим	24
IV. Операции противника на коммуникациях	56
V. Морские перевозки	78

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Схема организации корабельного состава финского флота.
2. Схема оперативного режима на Финском заливе в кампанию 1943 г.
3. Схема боевого воздействия противника по нашим силам на Финском заливе в 1943 г.
4. График напряжения ДОЗК на Финском заливе с мая по декабрь 1943 г.
5. Схема оперативного режима противника на Балтийском морском театре в 1943 г.
6. График интенсивности посещения портов Финского залива транспортами в 1943 г.

Справка

Между стр 14–15 вклеена таблица базирования.

Верно: Нач. 5 отд. ВС Стецюра

12.01.52 г.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящая книга имеет своей задачей показать деятельность противника в Финском заливе в кампанию 1943 г. и попутно осветить его деятельность в Балтийском море.

Книга состоит из трех частей:

Первая часть включает в себя состав и организацию флота, базирование его, создание и обеспечение оперативного режима, операции на наших коммуникациях и обеспечение морских перевозок.

Во второй части дано описание береговой обороны, ее состав, расположение и организация на всем Балтийском театре по состоянию на июнь 1944 года.

В третьей части помещены суммарные данные по минной обстановке и коммуникациям на всем Балтийском театре по состоянию на июнь 1944 года.

Книга составлена по материалам всех видов разведки и предназначена для изучения тактики и организации морских сил противника.

Начальник Штаба КБФ
Контр-адмирал
ПЕТРОВ

194
еди

°

ляя
неп

оно
тер

„Ту
наз

„Хо
нов

3 с

под
вод

I. ОРГАНИЗАЦИЯ И СОСТАВ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ ПРОТИВНИКА В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ В КАМПАНИЮ 1943 г.

Морские силы противника, действовавшие в кампанию 1943 г. в Финском заливе, состояли из финского флота и соединений легких сил германского флота.

Организация и состав финского флота

(см. схему)

По данным всех видов разведки, в состав флота Финляндии в 1943 г. входили следующие соединения кораблей, непосредственно подчиненные командующему флотом:

1) **броненосец береговой обороны „Вяйнямейнен“;**

2) **отряд сторожевых кораблей** в составе двух дивизионов сторожевых кораблей и девяти звеньев сторожевых катеров;

первый дивизион сторожевых кораблей — канлодка „Турунмаа“ и два сторожевых корабля с неустановленными названиями;

второй дивизион сторожевых кораблей — канлодки „Хямеенмаа“, „Уусимаа“ и два сторожевых корабля с неустановленными названиями;

сторожевые катера (до 27) были сведены в звенья по 3 сторожевых катера в звене;

3) **дивизион подводных лодок** в составе плавучей базы подводных лодок с неустановленным названием и семи подводных лодок: „Весикко“, „Весихийси“, „Ветехинен“, „Ику-

Турсо", „Саукко" и двух подводных лодок с неустановленными названиями;

4) **отряд заграждения и траления** в составе восьми минных заградителей, двух тральщиков и семнадцати катерных тральщиков;

5) **отряд охотников за подводными лодками** в составе пловучей базы—ледокола „Сису" и десяти охотников за подводными лодками;

6) **отдельный отряд торпедных и сторожевых катеров** в составе канлодки „Карьяла", восьми торпедных и двадцати одного сторожевого катера (состав торпедных и сторожевых катеров дан приближенно);

7) **отряд вспомогательных кораблей** в составе семи ледоколов („Апу", „Войма", „Муртая" „Отсо", „Сампо", „Тармо", „Яакарху") и шести спасательных судов („Асистанс", „Конвой", „Протектор", „Сальватор", „Станнум" и „Хелиос") и неустановленного количества других вспомогательных судов.

Организация и состав германских военно-морских сил в Финском заливе

Соединения военно-морского флота Германии, действовавшие в Финском заливе, были организационно сведены в 4 флот, командующий которого подчинялся непосредственно командующему силами „Остланд" адмиралу Бурхард, находившемуся в Таллине. Кроме командующего 4 флотом, командующему „Остланд" подчинялся командующий обороной прибалтийского побережья (предположительно, контр-адмирал Бемер).

В течение кампании 1943 г. состав германских военно-морских сил в Финском заливе был непостоянным. Из соединений военно-морского флота Германии, непосредственно подчиненных командующему 4 флотом, отмечены следующие постоянно действовавшие соединения:

1) **миноносец**, предположительно, типа „Т-1";

2) **отряд десантных судов** в составе 24 десантных судов;

3) **13 флотилия тральщиков типа „М-1"** в составе семи тральщиков;

4) **1 флотилия катерных тральщиков типа „R"** в составе плавбазы „Неттельбек" и 12 катерных тральщиков;

5) **11 полуфлотилия катерных тральщиков типа „R"** в составе 6 катерных тральщиков;

6) **флотилия охотников за подводными лодками** в составе тринадцати сторожевых катеров—охотников за подводными лодками.

7) **флотилия береговой охраны** в составе семи тральщиков, переделанных из рыболовных траулеров;

8) **флотилия дозорных катеров** в составе девяти катеров неустановленного типа;

9) **флотилия портовых судов „Хельсинки“**—состав флотилии не установлен;

10) **полуфлотилия подводных лодок**—состав полуфлотилии и типы подводных лодок не установлены.

Имеются данные, требующие проверки, что все германские тральщики, находившиеся в 1943 г. в Финском заливе, входили в „восточную группу траления“, задачей которой являлось обеспечение безопасности от мин в Финском заливе.

Миноносец постоянно базировался на Таллин и на нем, предположительно, размещался штаб германского военно-морского командования.

II. БАЗИРОВАНИЕ ФЛОТА

ФИНСКИЙ ЗАЛИВ

Базирование германских военно-морских сил в Финском заливе обеспечивалось, в основном, базами южного побережья залива: Таллин, Локса, Кунда, Асери, Усть-Нарова и о. Б. Тютерс. Из них Таллин являлся главной базой, а остальные—маневренными.

Кроме указанных баз, германские легкие силы базировались на финские базы: Котка, Суур-Пеллинки, Хельсинки. В частности, на Котка базировалась первая флотилия катерных тральщиков с пловучей базой „Неттельбек“, 11 полуфлотилия катерных тральщиков, отряд десантных судов и сторожевые корабли. Периодически катера отмечались в Усть-Луге, Пейпия и Ручьях.

Финские военно-морские силы базировались на базы северного побережья и островов Финского залива: Хельсинки, Котка, Турку, Ханко, Суур-Пеллинки, Эмясало, Порвоо, Хамина, рейд Штандарт, Койвисто, Транзунд, Выборг, Киркконсаари, Ванханкюленмаа, Хаапасаари, бухта Сууркюля, о. Соммерс.

Из них: Хельсинки являлся главной базой, Котка—основной операционной базой восточной части залива, Турку—главной тыловой базой, а остальные—маневренными.

Базы Финского залива по общности выполняемых функций и географическому положению можно объединить в следующие районы базирования:

1) шхерный район северо-восточной части Финского залива от Койвисто до меридиана о. Гогланд;

2) район Копорской, Лужской губ и Нарвского залива;

3) шхерный район северо-западной части Финского залива от меридиана о. Гогланд до устья Финского залива;

4) район юго-западной части Финского залива (побережье оккупированной ЭССР).

Отдельные части каждого из этих районов выполняют различные функции в пределах того общего назначения, которое ложится на весь район в целом.

Шхерный район северо-восточной части Финского залива

Шхерный район базирования объединяет две группы баз, которые частично выполняли различные функции.

Первая группа баз: Хамина — Котка — Хаапасаарские шхеры обеспечивала базирование кораблей, осуществлявших поддержание оперативного режима в районе Гогландской морской позиции, а также прикрытие коммуникации Выборг—Котка—Хельсинки и обеспечение перевозок.

Вторая группа баз: Выборг—Койвисто—Транзунд—рейд Штандарт расположена в глубине шхер на подходах к Выборгскому заливу и в самом заливе. Фланкируя нашу основную коммуникацию Кронштадт—Лавенсаари, эти базы являлись местами, обеспечивавшими базирование и развертывание легких сил, в основном, катеров, проводивших операции на наших коммуникациях, несших дозор на подходах к Выборгскому заливу и прикрывавших коммуникацию Котка—Выборг.

Район базирования в целом прикрывался военно-воздушными базами: на Карельском перешейке — Майсниеми, Сортанлахти, Яппиля, Бобошино, Макслахти; на северном берегу Финского залива—Утти, Котка; на южном побережьи—Красногвардейск, Сиверская, Котлы, Липово, и укрепленными районами: мыс Сейвестэ—о. Бьеркэ, о. Соммерс—Хаапасаарские шхеры, о. Гогланд — о. Б. Тютерс, имеющими на вооружении артиллерию до 252 мм.

Котка

Котка являлась в 1943 г. основной операционной базой в восточной части Финского залива. Порт и город Котка расположены на островах Котка и Ховинсаари, соединенных между собой дамбой и ж.-д. мостом. Порт имеет три рейда,

расположенные: внутренний — к норду от о. Котка, закрыт от всех ветров, внешний—к норду от о. Сантакари; Лангинкоски—к весту от о. Котка.

Рейды, причалы и другие якорные стоянки позволяют базироваться кораблям с осадкой до 7,3 м.

Общая длина городских причалов 1980 м, из которых 305 м с глубинами 3,7—5,7 м, остальные—2,7 м. Причалы на северо-восточной оконечности о. Котка имеют длину 573 м с глубинами 5,8—6,6 м. Порт оборудован шестью подвижными кранами, грузоподъемностью по 3 т с вылетом стрелы 16,5 м. В кампанию 1943 г. стоянка соединений катерных тральщиков и сторожевых кораблей отмечалась на западной стороне о. Котка и о. Ховинсаари. Стоянка десантных судов и сторожевых катеров отмечалась в ковше у железнодорожной дамбы.

Котка является также крупным торговым портом, через который идет снабжение армии на Карельском и Свирском направлениях. Из Котка, в основном, вывозится лес.

Имеются судоремонтные мастерские, производящие ремонт мелких кораблей. В Котка в течение кампании находился штаб финских ВМС, который на зиму передислоцировался в Хельсинки.

Хамина

Порт Хамина являлся маневренной базой финского флота. В кампанию 1943 г. на него базировались легкие силы—сторожевые корабли, десантные суда и сторожевые катера, обеспечивавшие поддержание оперативного режима в районе о. Соммерс—о. Нерва и прикрытие фарватера Котка — Выборг. На порт могут базироваться корабли с осадкой до 7,3 м. Длина причальной линии 600 м, с глубиной у стенки 3,4—4,2 м. Судоремонтных мастерских и доков не имеется.

Хаапасаарские шхеры

Острова Хаапасаарских шхер—Киркомансаари, Ванханкюленмаа и Вейткари являются маневренными базами, обеспечивающими сосредоточение и развертывание дозорных кораблей и поддержки дозора в районе Гогландской морской позиции.

Остров Киркомансаари, кроме того, является базой минных кораблей и десантных судов, которые, в основном, проводили минные постановки в восточной части залива. На о. Киркомансаари, по данным РО ШКБФ и пленного на май 1943 г., расположен штаб, предположительно, минной

обороны, штаб береговой обороны района Котка и минные склады финского флота.

Стоянки кораблей отмечались в северной бухте, вдоль восточного побережья острова и вокруг острова Ляехольма.

Кроме указанных баз, район располагает прекрасными якорными стоянками, которые использовались кораблями противника в кампанию 1943 г. К ним относятся:

у о. Курсало (глубина 9,1—11 м)
у о. Ранкки (глубина 25,6—34,8 м)
у о. Хаапасаари (глубина 18,3—26,5 м)
у о. Каунисаари и о. Вахтерпя.

Районы последних двух островов использовались наиболее интенсивно осенью кораблями, обеспечивавшими траление и конвоирование караванов на фарватере Котка—Суур-Пеллинки.

Выборг

Порт расположен в глубине Выборгского залива и является базой, обеспечивающей снабжение и, предположительно, ремонт легких сил, базирующихся на весь район. Порт состоит из двух гаваней—южной с глубинами от 3 до 6,1 м и северной—с глубинами от 2,1 до 4,3 м.

В кампанию отмечено базирование тральщиков, сторожевых катеров и торпедных катеров. Через порт шли перевозки, обеспечивавшие войска на Карельском перешейке.

Транзунд (Уурас)

Является аванпортом Выборга и маневренной базой, доступен для судов с осадкой до 7,6 м. В кампанию 1943 г. базировались: сторожевой корабль, канлодка „Карьяла", тральщик, десантные суда и, в основном, сторожевые и торпедные катера. В базе дислоцировался штаб отряда катеров, обеспечивавших операции на наших коммуникациях.

Койвисто

Является передовой маневренной базой. База расположена на берегу пролива Бьеркэзунд в самой узкой его части. Прикрыта с веста и зюйда островами Бьеркэ, Тиурин-саари, Тийсаари, которые образуют прекрасные рейды для стоянки легких сил, закрытые от всех ветров. Рейды соединяются с морем тремя проходами. Наличие обширных рейдов и нескольких проходов обеспечивало в кампанию 1943 г.

сосредоточение сторожевых и торпедных катеров и развертывание их для операций на наших коммуникациях. На Койвисто базировались два-три сторожевых катера, несших дозор на подходах к Бьеркэзунду.

Рейд Штандарт

Рейд Штандарт расположен к весту от мыса Ристиниеми и является наиболее укрытым из всех бухт, расположенных в этом районе. Имеет глубины от 11 до 24 м. На рейд ведет 7,3-м фарватер. В непосредственной близости от него проходит 11-м стратегический фарватер.

На рейд в 1943 г. базировались: отряд сторожевых катеров (6-9 единиц), отряд торпедных катеров (6 единиц) и осенью передислоцировалась из района Транзунд плавучая база катеров канлодка „Карьяла“. Катера систематически выходили на наши коммуникации, несли дозорную службу на подходах к Выборгскому заливу и в районе о. Соммерс—о. Нерва—о. Бьеркэ. Эти же катера, предположительно, обеспечивали конвоирование транспортов на фарватере Выборг—Котка.

В этом же районе расположены острова Пуккио, Мустамаа, которые обеспечивали стоянку дозорных кораблей.

Район Копорской, Лужской губ и Нарвского залива

Район базирования объединял две группы баз:

Первая группа: Кунда, Асери, Усть-Нарова, бухта о. Б. Тютерс. Эти бухты являлись маневренными базами германских легких сил, обеспечивавших поддержание оперативного режима в южной части Гогландской морской позиции и перевозки между Котка и базами южного побережья.

Вторая группа баз: Усть-Луга, Ручьи, Пейпия —обеспечивала базирование кораблей, оперировавших на наших коммуникациях и прикрывавших подходы к побережью. Противником эти базы использовались не для постоянного базирования, а как места, обеспечивавшие сосредоточение кораблей перед развертыванием в дозор, для укрытия в штормовую погоду, иногда для дневной стоянки кораблей, несших ночной дозор или производивших ночные минные постановки.

Шхерный район северо-западной части Финского залива

В пределах данного района базирования находятся: главная база финского флота Хельсинки и маневренные базы:

Порвоо, архипелаг Суур-Пеллинки—Эмясало, Поркалаудд-ский рейд, Ханко. Корабли, базировавшиеся на эти базы, обеспечивали поддержание оперативного режима в средней и западной частях Финского залива, в основном, противолодочную оборону Наргенской морской позиции и промежуточных дозорных линий: пл. маяк Хельсинки—о. Кэри, о. Мохни—банка Калбодагрунд и о. Вайндло—о. Тийскери. Одновременно в задачу этих кораблей входило обеспечение перевозок.

Хельсинки

Хельсинки является главной базой финского флота. Порт Хельсинки имеет семь гаваней и два рейда—внутренний и внешний. Общий причальный фронт порта составляет до 8000 м. Глубины у причалов от 3,7 до 10 м. Глубины на рейдах от 12 до 18 м. На внутреннем рейде, полностью защищенном от ветра и волн, могут одновременно разместиться до 8 линкоров и 4 крейсеров. Имеются два сухих дока, могущих вместить финские или шведские броненосцы береговой обороны и два плавучих дока, вмещающих эскадренные миноносцы. Кроме того, есть 6 мортоновых эллингов (наибольшие на 1500 и 1300 т).

Хельсинки имеет четыре кораблестроительных завода. Самый крупный может строить сторожевые корабли и подводные лодки. С моря порт и город прикрыты цепью островов, на которых расположены батареи береговой обороны с орудиями калибром до 305 мм и зенитные батареи. К рейдам ведут фарватеры с глубинами от 3 до 12 м.

В кампанию 1943 г. на Хельсинки базировались: броненосец береговой обороны, миноносец, соединение сторожевых кораблей, до трех подводных лодок, до 10 сторожевых катеров и десантные суда.

Район Суур-Пеллинки—Эмясало—Порвоо

Район расположен у северного побережья Финляндии в средней части Финского залива и состоит из нескольких удобных бухт и якорных стоянок. В кампанию 1943 г. на этот район базировались: до двух канлодок, два сторожевых корабля, одна-две подводных лодки, до шести сторожевых катеров, до восьми десантных судов и плавучая база подводных лодок. Плавучая база подводных лодок являлась одновременно и базой сторожевых катеров. На ней держал свой флаг командир дивизиона подводных лодок, который являлся оперативным начальником сил, действовавших во второй опера-

ционной зоне (средняя часть Финского залива). Корабли, базировавшиеся на этот район, несли дозор на линиях: банка Калбодагрунд—о. Мохни, о. Вайндло—о. Тийскери, обеспечивали траление и проводку транспортов.

Ханко

На Ханко отмечалось периодическое базирование кораблей, несших дозор в устьи Финского залива.

Район юго-западной части Финского залива
(побережье оккупированной ЭССР)

Таллин

В кампанию 1943 г. Таллин являлся главной базой германских легких сил, оперировавших на Финском заливе.

База включает: Таллинский рейд, две группы гаваней и бассейны двух кораблестроительных заводов. Таллинский рейд расположен в южной части Таллинской бухты и имеет глубины от 12 до 26 м. Рейд открыт для северных ветров, что является крупным его недостатком. С моря на рейд ведут три входа: глубоководные с норда и веста и мелководный — с оста. Имеются три плавучих дока. В доках отмечались в ремонте сторожевой корабль и транспорт.

В кампанию 1943 г. на Таллин базировались: миноносец, флотилия охраны побережья (до 7 единиц), флотилия катеров—охотников за подводными лодками (до 16 единиц), отряд десантных судов (до 8 единиц) и периодически соединение торпедных катеров (до 9 единиц). На Таллин дислоцировался штаб командующего военно-морскими силами „Остланд“ адмирала Бурхард.

Корабли, базировавшиеся на Таллин, обеспечивали противолодочную оборону Наргенской морской позиции и дозорной линии пл. маяк Хельсинки о. Кэри.

Бухты южного побережья Финского залива

Бухты южного побережья (Кясму-лахт, Еру-лахт, Хара-лахт и др.) являлись местами периодического базирования германских легких сил, обеспечивавших поддержание оперативного режима в средней части Финского залива. Наиболее интенсивно из них использовалась бухта Хара-лахт. В ней отмечалась стоянка сторожевых кораблей, сторожевых катеров и десантных судов.

Кроме перечисленных бухт, периодическое базирование кораблей противника отмечалось на бухту о. Осмуссаар. Корабли, базировавшиеся на нее, несли дозор в устьи Финского залива.

ВЫВОД

Наличие большого количества баз, расположенных на всю глубину залива, полностью обеспечивало сосредоточение и развертывание военно-морских сил противника для решения оперативных задач, стоявших перед ним в кампанию 1943 г.

БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ

Широкое строительство дальнебомбардировочной авиации и массовое ее применение союзниками позволили воздействовать на основные базы германского флота на побережьи Северного и отчасти Балтийского морей (военно-морская база Киль). Это обстоятельство заставило противника по новому решать вопросы базирования флота.

Защита военно-морских баз от нападения с воздуха потребовала колоссальных материальных затрат, большого расхода истребительной авиации и все же не обеспечивала полностью безопасность базирующихся на них кораблей. Это вынудило германское морское командование избрать основным районом базирования крупных кораблей и подводных лодок юго-восточную часть Балтийского моря. Этим самым район базирования флота отдалился от оперативных аэродромов союзников в Европе и создалась возможность использовать для обороны баз всю глубину мощной противовоздушной обороны страны.

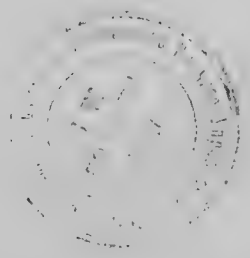
Соответственно изменившимся условиям, военно-морские силы Германии уже с начала 1943 г. перешли от системы базирования соединений на отдельные военно-морские базы к системе базирования на районы с предоставлением кораблям возможности широкого маневра внутри этих районов. Такая система базирования затрудняла ведение разведки и создавала необходимую глубину обороны, затруднявшую действия авиации союзников.

В отношении мелких боевых единиц, включая подводные лодки, противник перешел к базированию их на необорудованные, но достаточно удобные в навигационном отношении бухты и фиорды, широко используя подвижные плавучие базы. Это мероприятие, кроме снижения угрозы воздушного нападения, значительно увеличило маневренные возможности легких сил.

Т А Б Л И Ц А

базирования корабельного состава германо-финского флота в Финском заливе за 1943 г.

Наименование базы	Классы кораблей	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Примечание
Таллин	М	1	1	1	1	—	1	—	—	1	15.04 пять ТЩ-ЗМ, один ЗМ; 31.08 три-четыре ТЩ-ЗМ, два сетевых заградителя; 15.08 один сетевой заградитель
	СКР	2	11	2	5	7	11	4	5	9	
	СКА	22	17	9	10	20	20	10	14	15	
	ТКА	—	—	5	—	—	—	9	—	—	
	дес. суда	10	10	8	6	6	6	6	9	4	
Хельсинки	М	—	—	—	—	1	—	1	1	—	30.04 три ЗМ; 31.05 один ТЩ-ЗМ, военный корабль неустановлен. класса; 31.07 три ТКА, два ТЩ-ЗМ, один сетевик; 15.09 БРБО; с 15 по 31.10 ВСОН
	КЛ	—	2	2	—	1	2	1	—	1	
	СКР	—	2	5	3	7	3	3	2	4	
	ПЛ	2	2	2	2	2	2	—	1	1	
	СКА	—	8	7	8	4	5	6	5	5	
	дес. суда	—	—	3	4	2	7	3	4	1	
Котка—Хаапасаарские шхеры	КЛ	—	5	5	2	1	1	1	1	1	
	СКР	2	2	5	6	6	12	10	6	12	
	ПЛ	—	5	5	4	3	4	2	1	1	
	ТЩ-ЗМ	—	3	5	6	6	2	6	—	—	
	СКА	—	20	27	30	15	22	10	11	16	
	ТКА	—	6	6	6	6	6	—	—	—	
	дес. суда	—	12	12	7	5	5	2	8	—	
Суур-Пеллинки — Порвоо—Эмясало	КЛ	—	—	—	2	2	2	2	2	1	
	СКР	—	—	—	—	—	1	—	1	1	
	ПЛ	—	—	—	—	2	1	2	2	2	
	СКА	—	—	—	5	4	3	6	6	3	
	дес. суда	—	—	—	8	6	—	6	6	3	
	ПБПЛ	—	—	1	1	1	1	1	1	1	
Транзунд—Койвисто	КЛ	—	1	—	1	1	1	1	1	—	15.05 четыре десантных судна, два ТЩ-ЗМ; 01.06 два ТЩ-ЗМ
	СКА	—	10	10	10	4	5	3	6	10	
	ТКА	—	—	—	3	4	1	—	3	6	
	катера связи	—	—	—	10	4	6	—	4	4	
Кунда	СКР	—	—	—	—	—	2	—	2	—	01.07 три ВСОН
	СКА	—	—	2	2	2	2	2	2	—	
	дес. суда	—	—	—	—	—	1	3	5	—	
Локса	СКА	—	—	—	2	—	—	2	2	1	30.06 два СКР; 15.10 одна ПЛ; 31.10 три СКР; 30.11 одна ПЛ.
	дес. суда	—	—	—	—	—	—	3	5	2	
Соммерс	СКА	—	—	2	—	—	2	1	1	—	15.10 один СКР
Сууркюля	СКР	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
	СКА	—	—	—	3	3	3	3	—	2	
рейд Штандарт	КЛ	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
	СКА	—	—	—	—	6	3	6	6	6	
	ТКА	—	—	—	—	—	—	—	3	3	



Балтийское море в кампанию 1943 г. было главным центром боевой подготовки и ремонта кораблей германского флота. По сравнению с кампанией 1942 г., роль и значение Балтийского моря значительно возросли, главным образом, благодаря усилившимся воздушным налетам на военно-морские базы Северного моря и французского побережья. Это привело к тому, что в Балтийском море в течение кампании отмечалась большая концентрация кораблей, в особенности, подводных лодок.

Основным районом базирования сил противника на Балтийском море являлись его южная и юго-восточная части с военно-морскими базами Готенхафен, Свинемюнде, Данциг и Мемель. С середины года произошло расширение базирования в сторону Либавы до Виндавы. Военно-морская база Киль использовалась только частично.

Базирование кораблей противника на эти базы позволяло ему производить развертывание сил из Балтийского моря в трех направлениях: через Датские проливы в район Южной Норвегии, через Кильский канал в Северное море и, наконец, на норд в направлении Финского залива.

Сравнительная удаленность района от оперативных аэродромов союзников, мощная система ПВО всей страны, преграждавшая подступы к району с запада, и трудность проникновения в Балтийское море подводных лодок из-за исключительно мощных рубежей противолодочной обороны со стороны Финского залива и Каттегата, давали противнику возможность спокойно проводить боевую подготовку флота и ремонт поврежденных кораблей.

Судостроительные и судоремонтные средства на побережьи Балтийского моря значительно возросли, благодаря перебазированию ряда судостроительных заводов из северо-западных районов на побережье Балтийского моря. Это обстоятельство расширило возможности не только ремонта поврежденных, но и постройки новых кораблей, особенно подводных лодок.

В юго-восточной части Балтийского моря к ноябрю 1943 г. имелось не менее 25 судостроительных и судоремонтных заводов, в том числе: в порту Готенхафен—1, Данциг—3, Эльбинг—1, Пиллау—2, Кёнигсберг—1, Свинемюнде—1, Штеттин—2, Любек—4, Росток—1, Штральзунд—1, Киль—3, Фленсбург—1, Копенгаген—2.

Кроме судостроительных и судоремонтных заводов, в прилегающих к морю районах расположено большое количество заводов, производящих вооружение, боезапас и специальное оборудование для флота.

По имеющимся данным, в течение 1941—1943 гг. противник провел большую работу по расширению вспомогательных баз для легких и подводных сил флота на Балтийском море, так например: вблизи Пиллау проводилось строительство новой военно-морской базы Пейзе, предположительно, для легких и подводных сил; Засснищ на о. Рюген был превращен в базу легких надводных сил и гидроавиации; в Экернфёрде продолжались работы по расширению базы подводных лодок; в Либаве и Виндаве были проведены восстановительные работы и строительство казарм для личного состава, а сами порты оборудованы для базирования военных кораблей, включая крейсера.

Основными военно-морскими базами противника на Балтийском море в кампанию 1943 г. являлись: Готенхафен, Свинемюнде, Штральзунд, Пиллау, Мемель и Либава. Военно-морская база Киль использовалась противником только как крупный судостроительный и судоремонтный центр.

Все военно-морские базы противника на Балтийском море географически распределяются по следующим районам:

юго-восточный район с Данцигской бухтой;

южный район с Померанской бухтой и о. Рюген;

юго-западный район с Кильской и Мекленбургской бухтами.

Юго-восточный район

Основным районом базирования в юго-восточной части Балтийского моря является Данцигская бухта, в которой расположены военно-морские базы Готенхафен, Данциг, Нейфарвассер, Пиллау и судоремонтные базы Кёнигсберг и Эльбинг.

Район базирования прикрывается военно-воздушными базами в Пиллау, Кёнигсберге, Данциге, Пуцке, Росситтен и мощными укрепленными районами Пиллау—Готенхафен, имеющими на вооружении артиллерию 280-150 мм. С норд-оста район базирования прикрывают операционные базы Мемель, Либава, Виндава и Рига.

Готенхафен

Готенхафен (бывш. польский порт Гдыня) являлся в 1943 г. главной военно-морской базой противника на Балтийском море, местом стоянки его линкоров и крейсеров и основной базой учебных флотилий подводных лодок. На Готенхафен постоянно базировались линкоры „Гнейзенау“, „Шлезиен“, „Шлезвиг-Гольштейн“, крейсер „Принц Ойген“, легкий крейсер „Эмден“, 22 и 25 учебные флотилии подводных лодок и неустановленное число эсминцев и миноносцев.

В современном состоянии Готенхафен может вместить большое количество глубокосидящих (до 12,0 м) крупных военных кораблей.

Протяженный причальный фронт, мощные погрузочные приспособления (до 90 кранов) и обширные склады допускают погрузку и выгрузку крупных грузов военного снаряжения, угля, железной руды, леса, а также высадку и посадку войск.

В Готенхафене возможна постройка подводных лодок, тральщиков и, предположительно, эсминцев. Ремонтные возможности позволяют производить любой ремонт, за исключением докового ремонта крупных надводных кораблей.

В Готенхафене, по данным 1941 г., имелось два плавучих дока в 3 500 и 5 000 тонн. Не исключено, что доковое хозяйство Готенхафена расширено за счет переброски плавучих доков из портов Северного моря.

Данциг

Данциг с аванпортом Нейфарвассер являлся важнейшей судоремонтной базой для всех классов кораблей и основным центром строительства подводных лодок на Балтийском море. Порт доступен для военных кораблей с осадкой до 9,8 м и имеет мощное доковое хозяйство, состоящее из шести крупных плавучих доков (I—16 500 т, I—7 500 т, II—3 500 т, II—1 200 т) и нескольких более мелких доков; грузоподъемность доков может быть увеличена тремя понтонами, грузоподъемностью по 2 000 т каждый, которые предназначены для использования совместно с доками. Имеется мортонов эллинг для судов до 2 600 т.

Судостроительные верфи „Шихау", „Данцигер Верфт" „Войан" и „Клавиттер Верфт" могут строить крейсера, эсминцы и подводные лодки. Возможна постройка транспортов до 35 000 т водоизмещения. Верфи располагают плавучими кранами грузоподъемностью до 250 т.

Кроме того, Данциг имел исключительное значение как порт для транзита шведской руды в центральные области Германии и для вывоза силезского угля в Швецию. В кампанию 1943 г. на Данциг базировалась 8 флотилия подводных лодок.

Пиллау—Кёнигсберг

Пиллау представляет собой хорошо укрытую от ветров и защищенную от волнения базу для легких сил—миноносцев, торпедных катеров и тральщиков. Одновременно у причалов может быть размещено 16-18 кораблей. На рейде

Пиллау могут стоять линейные корабли с наибольшей осадкой до 12,0 м. В порту имеются два дока для миноносцев, грузоподъемностью 900 и 2 600 т.

В кампанию 1943 г. Пиллау являлся одной из главных баз подводных лодок, проходивших одиночную боевую подготовку и постоянным местом базирования 21, 26 и 27 учебных флотилий подводных лодок.

Военно-морская база Пиллау соединена морским каналом с портом Кёнигсберг. Этим каналом в Кёнигсберг проходили крейсера „Лютцов“ и „Адмирал Шеер“.

Судоремонтные возможности Пиллау и Кёнигсберга допускают ремонт подводной части эскадренных миноносцев и подводных лодок.

В Кёнигсберге имеется верфь, производящая постройку торпедных катеров.

В 1943 г. в Кёнигсберге отмечалась стоянка до одной флотилии подводных лодок.

Эльбинг

Эльбинг является крупной судоремонтной и судостроительной базой подводных лодок. Военное значение Эльбинга определяется судостроительным заводом „Шихау“, в последнее время специализировавшимся на постройке подводных лодок. Верфь „Шихау“ имеет в своем оборудовании 21 стапель, из которых шесть длиною свыше 200 м и два плавучих дока для миноносцев. На верфи имеется кран грузоподъемностью 300 т.

До Отечественной войны на верфи строились миноносцы и эсминцы.

Эльбинг располагает сухопутным аэродромом, где могут базироваться до 150 самолетов.

Мемель

Мемель до Отечественной войны являлся хорошо оборудованной передовой операционной базой легких надводных и подводных сил германского флота, подходы к которой были прикрыты цепью береговых батарей, преимущественно, средних калибров. С железнодорожной сетью Германии Мемель соединяется через Тильзит.

Глубины и размеры акватории порта Мемель позволяют базирование на него легких крейсеров.

Судоремонтные возможности Мемеля разрешают производить любой ремонт, за исключением докового, подводных лодок и миноносцев. Имеются хорошо оборудованные судостроительные верфи с пятью эллингами для постройки

судов до 2 000 т, используемые в настоящее время для строительства подводных лодок.

В кампанию 1943 г. Мемель использовался противником для базирования тральщиков, сторожевых кораблей и 24 флотилии подводных лодок.

Либава

Либава, являвшаяся нашей передовой маневренной военно-морской базой на Балтийском море, была захвачена противником в 1941 г.

При отходе наших сил из Либавы, основные военные объекты базы были разрушены, и противник в 1941-42 гг. использовал ее как передовую операционную базу для своих легких сил, действовавших в северо-восточном направлении. К 1942 г. основные судоремонтные предприятия Либавы были восстановлены, и в настоящее время Либава представляет собой судоремонтную базу для кораблей до крейсеров включительно. В Либаве находятся два сухих дока, допускающие ввод крейсеров.

Судоремонтный завод „Тосмарэ" расширен и в настоящее время занят строительством и сборкой подводных лодок.

В кампанию 1943 г. на Либаву базировались тральщики, сторожевые корабли и одна учебная флотилия подводных лодок неустановленной нумерации. Здесь же находилась контрольно-лоцманская станция для судов, следующих в порты Финского, Ботнического, Рижского заливов и обратно.

Виндава

Виндава в кампанию 1943 г. использовалась противником для базирования тральщиков, обеспечивающих коммуникации в Ирбенском проходе, и сторожевых кораблей. Отсутствие судоремонтных заводов и доков снижает значение Виндавы, как военно-морской базы. В будущем она может быть использована противником как передовая маневренная база для обороны Рижского залива и островов.

Южный район

Промежуточным районом базирования между базами юго-западного и юго-восточного районов является район Померанской бухты, в которой расположены военно-морские базы Свинемюнде, Кольберг, Штральзунд и судоремонтная база Штеттин. С севера к Померанской бухте примыкает военно-морская база Засниц на о. Рюген. Район базирования прикрывается аэродромами в районах Штеттин, Свинемюнде.

Свинемюнде

Порт Свинемюнде доступен для всех классов кораблей и является главной базой района Померанской бухты. На Свинемюнде в кампанию 1943 г. базировались легкие надводные силы и крейсера. Судоремонтные возможности базы ограничены и позволяют производить только постройку и ремонт сторожевых кораблей. Имеется один небольшой плавучий док. В кампанию 1943 г. отмечалась стоянка в Свинемюнде крейсеров „Адмирал Шеер“ и „Адмирал Хиппер“ и авианосца „Граф Цеппелин“.

Судоремонтной базой для Свинемюнде является Штеттин. В Штеттин могут входить крейсера типа „Адмирал Шеер“.

Штеттин

Штеттин является судоремонтной базой военного порта Свинемюнде, крупнейшим торговым портом на Балтийском море и центральным балтийским конечным пунктом в главной германской системе внутренних водных путей. Имеет специальное оборудование для погрузки и разгрузки угля и железной руды. Основная часть железной руды, ввозимой из Швеции, проходит через Штеттин.

Значительная судостроительная промышленность, первоначально строившая торговые суда, переведена на строительство подводных лодок и тральщиков. Всего имеется 13 стапелей. Порт располагает 96 кранами, грузоподъемностью от 1,5 до 40 т, двумя кранами по 60 т и одним 150 т.

Доковое хозяйство в 1941 г. состояло из 6 доков, грузоподъемностью до 5 000 т каждый.

Штеттин располагает оперативным аэродромом и базой гидросамолетов.

В 1943 г. на Штеттин базировалась 4 флотилия подводных лодок.

Судоремонтные возможности Штеттина позволяют производить любой ремонт легких крейсеров. Более крупные корабли докового ремонта в Штеттине получить не могут.

Юго-западный район

К юго-западному району базирования относятся базы Мекленбургской и Кильской бухт. Главной военно-морской базой района является Киль, бывший до 1942 г. главной военно-морской базой Балтийского моря. До оккупации Дании на район базировались, в основном, легкие силы, прикрывавшие западные проходы в Балтийское море. Основными ба-

зами района являются: Киль, судостроительная база Росток с аванпортом Варнемюнде, судостроительная база Любек с аванпортом Травемюнде, военно-морская база Штральзунд и учебные центры и военно-морские базы Фленсбург и Эккернфёрде.

Киль

Киль, благодаря большой и хорошо укрытой якорной стоянке, мощному доковому хозяйству, географическому положению, способствовавшему созданию надежной обороны всех видов (береговой, противолодочной и противоминной), до 1942 г. являлся главной базой германского флота.

Широкое воздушное наступление союзников на Западе в 1943 г. и неоднократные удары больших соединений бомбардировщиков по военно-морской базе Киль значительно снизили его ценность, как главной базы Балтийского моря, и противник избегал базирования крупных кораблей на Киль. В кампанию 1943 г. отмечена стоянка в Киле легких крейсеров „Кёльн“ и „Эмден“, авианосца „Граф Цеппелин“, предположительно, проходивших: первые два—ремонт, авианосец—достройку. Постоянно на Киль базировалась 5 флотилия подводных лодок.

Оперативное значение Киля заключается в том, что непосредственно из него возможно производить развертывание сил флота в трех операционных направлениях: через Кильский канал в Северное море, через Датские проливы к южному побережью Норвегии и через Фемарн Бельт в Балтийское море.

На Киль, при условии создания достаточно мощной системы противовоздушной обороны, возможно базирование большого флота. В войну 1914—1918 гг. в Киле имелись бочки для размещения 40 крупных кораблей (крейсеров и линкоров). Протяженность причальной линии обеспечивает базирование большого количества легких надводных и подводных кораблей. Доковое хозяйство Киля в 1941 г. состояло из десяти плавучих и семи сухих доков. Плавучие и сухие доки по своим размерам вмещают линкоры типа „Гнейзенау“, крейсера, легкие крейсера, эсминцы и подводные лодки. Сухой док в Гольтенау, переделанный из старого шлюза Кильского канала и расширенный, способен принимать крейсера типа „Адмирал Шеер“ и, предположительно, линкоры типа „Адмирал Тирпиц“. Имеются сведения о постройке двух сухих доков длиною 315 м.

Судоремонтные и судостроительные возможности Киля определяются наличием в нем крупных судостроительных заводов: „Дейче Верке“, верфи Круппа „Германия“, бывш. вер-

фи „Говальдсверке“ и Морского арсенала, которые могут производить постройку, ремонт и вооружение кораблей всех классов, включая линкоры типа „Адмирал Тирпиц“. Имеется до 24 крупных и неустановленное количество мелких стапелей. В порту имеется до 320 кранов. Грузоподъемность кранов, установленных на набережных, до 300 т; имеется девять плавучих кранов, из которых три грузоподъемностью по 150 т.

Штральзунд

Штральзунд, расположенный в проливе Стрела-Зунд, между о. Рюген и материком, является операционной базой для легких сил флота (миноносцев, тральщиков и торпедных катеров), действующих в направлении Датских проливов. Судоремонтные возможности Штральзунда ограничены одним судостроительным заводом, строящим суда до 500 т водоизмещения.

Росток—Варнемюнде

Варнемюнде является главной учебной базой морской авиации. Росток является вспомогательной судоремонтной базой и одним из центров строительства подводных лодок, имеется неустановленное количество плавучих доков для эсминцев.

Любек—Травемюнде

Любек с аванпортом Травемюнде является судостроительной и судоремонтной базой. В Любеке имеются три плавучих дока для эсминцев. Судостроительные заводы строят эсминцы и подводные лодки.

Фленсбург

Фленсбург является учебным центром военно-морского флота Германии. Здесь расположены многочисленные специальные школы и военно-морское училище.

Порт Фленсбург по глубинам допускает базирование линкоров. В связи с передислоцированием судостроительной промышленности на побережье Балтийского моря, во Фленсбурге развернута судостроительная верфь, занятая постройкой подводных лодок.

Эккернфёрде

Эккернфёрде является крупной учебной базой подводных лодок и центральной станцией пристрелки торпед. Якорная стоянка в начале фиорда пригодна для больших кораблей и легко может быть защищена от нападения с моря.

Метеорологические и географические условия позволяют подводным лодкам проводить боевую подготовку в Эккернфёрде в течение 300 дней в году.

Данные о составе базировавшихся в 1943 г. на Эккернфёрде кораблей отсутствуют.

ВЫВОД

Германские военно-морские базы на Балтийском море, включая базы на побережьи оккупированной части Советского Союза, полностью обеспечивали развертывание военно-морских сил Германии в северо-восточном и западном направлениях и устойчивый оперативный режим на Балтийском море в кампанию 1943 г.

Таблица

базирования надводных кораблей в 1943 г.

Наименование и тип корабля или соединения	Январь—Март	Апрель—Декабрь	Примечание
ЛК „Адмирал Тирпиц“	Альтен-фиорд Ла-фиорд	Альтен-фиорд Ко-фиорд	торпедирован английскими ПЛ ПЛ в Альтен-фиорде 22.09.43
ЛК „Шарнгорст“	Готенхафен	Альтен-фиорд Ланге-фиорд Ко-фиорд	потоплен у Нордкапа ЛК „Дюк оф Йорк“ 26.12.43
ЛК „Гнейзенау“	Готенхафен	Готенхафен	в течение года в ремонте
ЛК „Шлезиен“	Готенхафен	Готенхафен	предположительно, являлись учебными кораблями
ЛК „Шлезвиг-Гольштейн“	Готенхафен	Готенхафен	
КР „Зейдлиц“	Бремен	Бремен	в течение года в ремонте
КР „Лютцов“	фиорды Норвегии	фиорды Норвегии—Готенхафен	предположительно, находился в норвежских водах с июля по сентябрь
КР „Адмирал Шеер“	фиорды Норвегии	Готенхафен—Свинемюнде	
КР „Принц Ойген“	Готенхафен	Готенхафен	
КР „Адмирал Хиппер“	фиорды Норвегии —Вильгельмсгафен	Вильгельмсгафен — Пиллау — Свинемюнде	был поврежден в бою 09.01.43, прибыл в Вильгельмсгафен для ремонта

АВ „Граф Цеппелин“	Киль	Киль—Свинемюнде—Готенхафен—Штеттин	в достройке
КРЛ „Нюрнберг“	фиорды Норвегии	Готенхафен—Данциг	прибыл в Балтийское море в мае 1943 г.
КРЛ „Кёльн“	фиорды Норвегии	Готенхафен—Киль	прибыл в Балтийское море в апреле 1943 г.
КРЛ „Лейпциг“	фиорды Норвегии	Готенхафен—Либава	прибыл в Балтийское море в мае 1943 г.
КРЛ „Эмден“	Готенхафен	Готенхафен—Киль — Копенгаген	
ЭМ ЭМ и М М	порты Балтийского моря 6-8 порты Северного моря 4-6 порты Франции 4 Норвегия 13	порты Балтийского моря 25 порты Северного моря 4-6 порты Франции 4 Норвегия 13	
ПЛ ПЛ	порты Балтийского моря до 100 на других театрах до 500	порты Балтийского моря от 120 до 160 на других театрах до 500	

III. ОПЕРАТИВНЫЙ РЕЖИМ

Противник, имея в кампанию 1942 г. вполне устойчивый оперативный режим в южной части Балтийского моря, особенно в районах базирования и боевой подготовки своих сил, не смог полностью распространить этот режим на все свои коммуникации в Балтийском море.

Основной причиной этого явилась недостаточно мощная противолодочная оборона противника в Финском заливе, позволившая нашим подводным лодкам форсировать залив и нанести ряд ощутительных ударов по морским коммуникациям противника.

Добиваясь устойчивого оперативного режима на всем театре, противник в разных районах Балтийского моря обеспечивал создание и поддержание оперативного режима раз-

личными путями, исходя из стоявших перед ним в каждом районе задач.

ФИНСКИЙ ЗАЛИВ

(см. схему)

Создание и поддержание противником оперативного режима на Финском заливе в течение кампании 1943 г. вытекало в основном, из двух задач: из необходимости обеспечить эффективную блокаду наших подводных лодок в восточной части Финского залива и предотвратить внезапные действия наших сил против островов и побережья, занятого противником.

Эти задачи на Финском заливе решались:

1) оборудованием специальных морских позиций, включающих минные заграждения, противолодочные сети и береговые батареи;

2) организацией оперативного наблюдения (разведка, дозорная корабельная служба, наблюдение и оповещение на театре);

3) повседневным тралением плесов и фарватеров для маневрирования кораблей дозора и поддержки, а также для обеспечения безопасного плавания транспортов;

4) проведением операций с ограниченными целями против наших дозоров и кораблей на коммуникациях;

5) оборудованием противодесантной обороны отдельных участков побережья.

Деятельность противника с начала кампании была направлена на оборудование Наргенской и дооборудование Гогландской морских позиций позиционными средствами обороны.

Одновременно с оборудованием позиций происходило усиление гарнизонов островов Гогланд, Б. Тютерс и Соммерс и перебазирование легких сил флота из баз западной части Финского залива в операционную базу Котка. К концу апреля противник, подготовив позиции, произвел развертывание легких сил на театре как для оперативного наблюдения, так и для активных поисковых и заградительных операций.

В первую очередь были развернуты система дозорной службы и разведка.

В период развертывания нашего флота дозоры были выставлены в восточной части Финского залива в районах: Гогландская морская позиция, на южных подходах к Бьеркэзунду и Выборгскому заливу, в районе о. Нерва—о. Соммерс—о. Килписаари и на подходах к Лужской губе. По мере усиления нашей активности, особенно при выходе подводных лодок, дозоры были развернуты на Наргенской морской позиции и на промежуточных дозорных линиях: о. Вайндло—о. Тийскери, о. Мохни—банка Калбодагрунд и о. Кэри—пл. маяк Хельсинки.

В районах морских позиций дозор, как правило, держался круглосуточно, а на промежуточных дозорных линиях и подходах к базам—периодически днем или ночью.

Для несения дозорной службы и активной противолодочной обороны, противник с конца мая привлекал от 50 до 70% корабельного состава, что вызывало большое напряжение сил. Это свидетельствует об огромном значении, какое противник придавал противолодочной обороне на театре. При обнаружении наших подводных лодок на переходах Ленинград—Кронштадт—Лавенсаари, противник полностью развертывал систему дозорной службы, т. е. на промежуточных дозорных линиях дозоры переводились на круглосуточный режим и частично усиливались; в районах морских позиций состав дозоров также усиливался. В местах с наибольшей активностью наших подводных лодок развертывались специальные поисковые отряды.

Разведка, которую противник вел авиацией, а также катерами и кораблями, вместе с развернутой сетью постов наблюдения, позволила противнику контролировать деятельность наших сил и своевременно развертывать свои силы для действия на угрожаемых направлениях.

Благодаря массовому использованию различных сил и хорошему взаимодействию их, противнику удалось добиться значительной эффективности противолодочной обороны.

Действия сил дозора и поддержки обеспечивались систематическим тралением фарватера Котка — Нарвский залив, Западного Гогландского плеса, северной части Нарвского залива, района о. Б. Тютерс—о. М. Тютерс—о. Виргины и

выходов из Хаапасаарских шхер, рейда Штандарт, Выборгского залива и Бьеркэзунда.

Обеспечение перевозок являлось одной из существенных задач оперативного режима в течение всей кампании и, в особенности, в осенние месяцы. Перевозки осуществлялись, главным образом, между портами Таллин, Хельсинки, Котка. Кроме того, в осенние месяцы — между портами южного побережья залива и портами Хамина, Порвоо, Котка и Ловиза.

Помимо траления, противник с середины кампании ввел проводку и конвоирование транспортов во всех районах Финского залива.

Поддержание устойчивого оперативного режима обеспечивалось тесным взаимодействием германского и финского флотов. Весь Финский залив, предположительно, был разбит на операционные зоны, причем следует считать, что сферой деятельности финского флота, в основном, являлась северная часть, сферой деятельности германского флота—южная часть Финского залива.

Финский флот осуществлял поддержание оперативного режима в трех операционных зонах (восточной, средней и западной частей Финского залива). Для поддержания оперативного режима корабельный состав финского флота был разбит по операционным зонам и оперативно подчинялся соответствующему начальнику зоны.

Корабельный состав восточной операционной зоны базировался на Котка и маневренные базы: Транзунд, базы Хаапасаарских шхер, Суркюля, Кунда, Усть-Нарова, Хамина, рейд Штандарт, Койвисто.

В средней операционной зоне маневренными базами были: архипелаг Суур-Пеллинки, Порвоо, Кясму-лахт, Хара-лахт и Еру-лахт.

В западной операционной зоне корабли базировались на Хельсинки, Таллин и маневренные базы: Порккалаудд и Ханко.

Морские позиции

Основным элементом оперативного режима противника на Финском заливе были морские позиции, оборудованные всеми позиционными средствами обороны. Оперативное назначение этих позиций следует рассматривать, как стремление ограничить деятельность наших сил, в основном, подводных

лодок на вест от меридиана о. Гогланд. Кроме того, Гогландская морская позиция являлась как бы плацдармом для развертывания активных операций в близлежащем к нашей ОВМБ районе.

В кампанию 1942 г. противник располагал единственным мощным рубежом противолодочной обороны, который проходил по линии Хаапасаарские шхеры—о. Гогланд—о. Б. Тютерс—банка Вигрунд—п/о. Курголовский. Находясь вблизи наших аэродромов и баз, дозорные корабли в этом районе подвергались постоянному воздействию со стороны наших сил, особенно штурмовой авиации, в силу чего эффективность противолодочной обороны была незначительной.

Это обстоятельство вынудило противника к началу кампании 1943 г. переместить центр противолодочной обороны в западную часть Финского залива и создать основную морскую позицию в районе о. Нарген—о. Порккалан-Каллбода.

Таким образом, в кампанию 1943 г. противник на Финском заливе располагал двумя морскими позициями, одна из которых была исключительно насыщена позиционными средствами.

Наргенская морская позиция и ее оборудование

Наргенская морская позиция, расположенная между о. Нарген и о. Порккалан-Каллбода, в самой узкой части залива, оборудована противолодочными сетями и минными заграждениями. Фланги этой позиции прикрываются батареями береговой обороны: на севере—Порккалауддского, на юге—Наргенского укрепленных районов.

Значительное удаление позиции от наших аэродромов и баз затрудняло постоянное воздействие на дозорные силы противника в этом районе и совершенно исключало применение нашей штурмовой авиации.

Главные операционные базы противника Таллин и Хельсинки, обеспечивавшие базирование и развертывание кораблей противолодочной обороны, занимают, по отношению к этой позиции, фланкирующее положение.

Основным назначением этой позиции являлось блокирование наших подводных лодок в Финском заливе. Исходя из этого, противник оборудовал ее двумя рядами противолодочных сетей, идущих по всей ширине залива от о. Нарген до о. Порккалан-Каллбода и усилил минное заграждение, находящееся к осту от сетей.

Работы по оборудованию Наргенской позиции впервые были отмечены в марте и закончены в апреле—мае 1943 г.

30.03 наша авиация обнаружила в районе о. Нарген—о. Порккалан-Каллбода два сетевых заградителя, четыре сторожевых катера и буксир, очевидно, ставившие сети.

Впоследствии аэрофотосъемкой подтвердилось, что сети выставлены двумя рядами в расстоянии 300—400 м друг от друга; линия сетей проходит через следующие точки:

Ш-59°51‘,3	Д-24°18‘,0
Ш-59°47‘,25	Д-24°18‘,7
Ш-59°39‘,0	Д-24°25‘,0
Ш-59°36‘,4	Д-24°30‘,0

В августе противник выставил два сетевых заграждения, перекрывающих проходы в Таллинскую бухту с норда и веста. Так, 10.08 частичной аэрофотосъемкой и визуальным наблюдением были обнаружены сетевые заграждения: одно—между о. Аэгна и о. Нарген, второе—между южной оконечностью о. Нарген и мысом Кокуме-нина. Последнее заграждение в два ряда.

Минное заграждение к осту от сетей было подновлено. Отряд десантных судов типа „F“ в составе двадцати трех единиц, базировавшийся на Таллин, неоднократно между 01 и 09.04 выходил для минных постановок в район к осту от сетевого заграждения группами по четыре десантных судна.

Помимо десантных судов, в районе к осту от сетевого заграждения обнаруживались: 30.03 шесть катерных заградителей; 04.04 два минзага-тральщика и 22.04 три минзага-тральщика, что, предположительно, было связано с постановкой мин. 09.04 на переходе к зюйду от банки Уусмадалик было обнаружено соединение в составе двенадцати десантных судов, одиннадцати сторожевых катеров и катерных заградителей, которое, предположительно, возвращалось с постановки мин в этом районе. Обнаружение нашей подводной лодкой 20.07 шести минрепов в этом районе подтвердило предположения о наличии плотного минного поля, расположенного в координатах:

Ш-59°45‘,2	Д-24°23‘,5
Ш-59°45‘,2	Д-24°45‘,0
Ш-59°51‘,0	Д-24°26‘,2
Ш-59°54‘,2	Д-24°45‘,2

Дозорные корабли, обеспечивавшие позицию, базировались и развертывались из Таллина и Хельсинки.

Закончив оборудование Наргенской морской позиции, противник перебросил часть сил в восточную часть Финского залива и приступил к дооборудованию Гогландской морской позиции.

Гогландская морская позиция и ее оборудование

Гогландская морская позиция географически располагалась полукругом, начиная от Хаапасаарских шхер, проходила острова Гогланд, Б. Тютерс, банку Вигрунд и упиралась в Курголовский п/о. Проходы между островами были перекрыты минными заграждениями из различных образцов мин и минных защитников с расчетом на противодействие нашим подводным лодкам, а также легким силам. Эти минные заграждения в течение кампании 1943 г. неоднократно подновлялись.

Система минных заграждений прикрывалась артиллерией береговой обороны на островах Хаапасаарских шхер, о. Гогланд, о. Б. Тютерс и Курголовском п/о. Береговые и зенитные батареи, осуществляя огневое взаимодействие, полностью контролировали проходы между островами.

За линией минных заграждений и батарей береговой обороны располагались маневренные плесы (Западный Гогландский плес, Нарвский залив), обеспечивавшие свободу маневрирования корабельных дозоров, отрядов поддержки и специальных поисковых групп.

Морская позиция обслуживалась операционной базой Котка и маневренными базами: Хамина, Хаапасаарские шхеры, Кунда, Усть-Нарова.

Назначением Гогландской морской позиции следует считать блокирование наших кораблей, как надводных, так и подводных, в восточной части Финского залива. Кроме того, она прикрывает собой целую систему фарватеров к весту от о. Гогланд и к зюйду от о. Б. Тютерс и позволяет противнику развертываться для активных операций в районе Восточного Гогландского плеса.

Позиция была оборудована противником еще в 1942 г. и в кампанию 1943 г. только усиливалась. Впервые работы по усилению позиции были отмечены 13.04, когда отряд, имевший в своем составе три минзага-тральщика, двенадцать десантных судов и двенадцать катерных заградителей, выставил мины в районах: о. Б. Тютерс—банка Вигрунд, о. Б. Тютерс—о. Гогланд. Выход на постановку был произведен из Таллина или Хельсинки.

14.04 это же соединение, предположительно, выставило мины между банками Намси и Вигрунд и к норду от линии банка Намси—банка Вигрунд. Отряд, предположительно, выставил линию минных защитников и мин, что подтвердилось обнаружением в этом районе мин бомбометанием и тралением.

Подновив минное заграждение в районе банка Вигрунд—банка Намси, противник 19.04 отрядом десантных судов в составе пяти единиц подновил минное заграждение в районе о. Б. Тютерс—банка Неугрунд.

Минные постановки в этом районе подтвердились нашим контрольным тралением.

20.04 к этой группе присоединились четыре десантных судна, перешедшие из района Киркомансаари, вероятно, с минами, и с 13.10 20.04 до 07.35 21.04 это соединение в составе восьми судов обнаруживалось к норд-весту от о. Гогланд и позднее в районе о. Гогланд—о. Вейткари. Вероятно, было подновлено минное заграждение между о. Гогланд и Хаапасаарскими шхерами, которое состояло из пяти рядов антенных мин. Этими минными постановками противник, очевидно, закончил усиление Гогландской морской позиции. В дальнейшем, в связи с действиями наших сил, противник только периодически подновлял минные заграждения на отдельных участках позиции.

Помимо подновления минных заграждений, противник 10.06 отрядом в составе трех минзагов-тральщиков, трех десантных судов, десяти сторожевых катеров и двух сторожевых кораблей выставил новое минное заграждение в районе банка Вигрунд—Кискольский риф. Минные постановки в этом районе подтвердились нашим контрольным тралением, в результате которого за период с 06 по 14.09 было обнаружено тринадцать мин и минных защитников.

После нашего траления, противник, предположительно, подновил это поле, ибо аэрофотосъемкой 26.09 обнаружена 31 мина и 7, возможно, буйков от минных защитников. При последующем бомбометании с самолетов в этом районе наблюдалось 11 взрывов.

Помимо усиления минного заграждения в районе о. Б. Тютерс—банка Вигрунд—Кискольский риф, 29.05—01.06 в районе о. М. Тютерс—о. Годшер в ночное время авиаразведка обнаруживала деятельность двух-трех, предположительно, минзагов-тральщиков в охранении одного-двух сторожевых кораблей и сторожевых катеров. Минзаги-тральщики, как правило, отходили курсами 310°—130° или 330°—150°. Можно предположить, что противник в течение трех ночей выставил

минное заграждение, прикрывающее проход между о. Вайндло и о. Родшер. В начале августа в этом районе вновь была обнаружена деятельность кораблей противника: 05.08—двух транспортов, предположительно, сетевых заградителей, 06.08—двух десантных судов и мотобота, 09.08—двух десантных судов и одного сторожевого катера. Кроме этих кораблей, 24.10 в этом же районе были обнаружены четыре десантных судна курсами 10°—190°. Корабли, возможно, выставили противолодочные сети и частично подновили минное заграждение.

Противодействуя нашему тралению в сентябре—октябре, противник неоднократно подновлял минное заграждение в районе о. Б. Тютерс—банка Вигрунд. В ночь с 11 на 12.09 шесть, предположительно, минзагов-тральщиков, в охранении десяти сторожевых кораблей и сторожевых катеров, выставили две линии минных защитников и мин между банками Намси и Неугрунд; мины были обнаружены вторичным тралением в этом районе. 15.09 три сторожевых катера, предположительно, финских катерных заградителя выставили мины в 20 каб. к осту от банки Вигрунд и 16.09—в двух милях к норд-осту от банки Неугрунд. 15.10 в 8-10 милях к осту от о. Б. Тютерс затралено 53 мины. Большинство мин имело свежую окраску, что свидетельствовало о недавних постановках.

Вторичное обнаружение тралением 19.10 минных защитников и мин в районе банок Намси—Неугрунд, а 31.10 к осту от о. Б. Тютерс свидетельствует о непрекращавшихся постановках мин в районах нашего траления в течение всего периода.

Корабли, производившие минные постановки, почти всегда выходили из Котка или из Хаапасаарских шхер. При постановках в южной части Гогландской позиции, корабли в вечернее время переходили из Котка в базы Нарвского залива—Усть-Нарова, Кунда, о. Б. Тютерс, где они отстаивались до ночи и с рассветом выходили для постановок в районы о. Б. Тютерс—банка Вигрунд или о. Б. Тютерс—о. Гогланд.

Минные постановки, как правило, прикрывались усиленным дозором и иногда патрулированием авиации. Авиация, помимо прикрытия непосредственно района постановок, обеспечивала перехват нашей авиации, неся барраж в районах Сейвестэ—маяк Шепелевский, Копорской губы и Восточного Гогландского плеса.

Массовое применение минного оружия свидетельствует о том, что противник придает ему огромное значение. В усло-

виях Финского залива мины явились основным средством позиционного оборудования театра.

Оборудование укрепленных узлов Гогландской морской позиции

Гогландская морская позиция прикрывается четырьмя береговыми укрепленными районами: островов Хаапасаарских шхер, о. Гогланд, о. Б. Тютерс и Курголовского полуострова.

Береговая оборона островов обеспечивала:

1) прикрытие минных полей в районе позиции;

2) развертывание сил противника для противодействия нашим операциям против островов, берега и на плесах;

3) прикрытие подходов к операционной базе Котка;

4) огневую поддержку дозоров.

Выгодное географическое положение береговой обороны по всему фронту позиции позволяло противнику осуществлять огневое взаимодействие между укрепленными районами Хаапасаарских шхер, о. Гогланд, о. Б. Тютерс и Курголовского полуострова, что значительно усиливало эффективность всей морской позиции. Придавая большое значение артиллерийскому оборудованию этой позиции, противник еще в 1942 г. усилил береговую оборону островов Хаапасаарских шхер, о. Гогланд и о. Б. Тютерс. В кампанию 1943 г. противник полностью закончил усиление береговой обороны на островах и установил артиллерию на Курголовском полуострове, в задачи которой входило прикрытие южного фланга позиции. Подробные сведения об укреплениях противника на побережьи даны в брошюре „Береговая оборона противника на Балтийском театре“.

Оперативное наблюдение на театре

Оперативное наблюдение на театре обеспечивалось:

1) разведкой;
2) наблюдением постов;
3) дозорной службой.

Разведка

Находясь в состоянии обороны и стремясь всеми силами парализовать нашу деятельность, противник исключительное

вниманию уделял разведке. Организацией разведки противник стремился вскрыть базирование наших кораблей, систему фарватеров, систему дозоров и передислокацию кораблей.

Воздушная разведка

Оперативная авиаразведка слагалась из систематических полетов по специально рассчитанным маршрутам и времени и из эпизодических полетов с конкретной целью.

Систематическая авиаразведка противника велась повседневно, преимущественно, самолетами „Ю-88" и „До-215" (исключая нелетные дни), днем с 06.00 до 11.00 и с 15.00 до 21.00; в ночное время с 22.00 до 02.00. Разведка распространялась на всю глубину базирования нашего флота. Обычно маршрут дальних разведчиков проходил по южной части Ладожского озера с выходом севернее Ленинграда в восточную часть Финского залива и далее до о. Лавенсаари. В задачу систематической разведки входило:

1) разведка всех баз с целью установления базирования на них кораблей;

2) обнаружение действий нашего флота.

Эпизодическая авиаразведка объектов выполнялась, преимущественно, истребительной авиацией, с целью уточнения или проверки данных постоянной разведки. Эпизодическая разведка от Невской губы вдоль южного побережья до Копорской губы велась германскими самолетами; от Кронштадта до о. Бьеркэ и далее до островов Сескар и Лавенсаари—финскими истребителями.

Противник эпизодической разведкой стремился выявить
1) вход и выход из баз наших кораблей, караванов;
2) состав сил, находящихся в базах;
3) переходы кораблей и караванов на фарватерах.

Барраж финских истребителей в треугольнике маяк Шепелевский—мыс Сейвестэ—о. Сескар использовался противником одновременно в целях эпизодической разведки.

Корабельная разведка

Противник начал разведку с конца апреля. Так, 28.04 радиоразведкой была обнаружена подводная лодка противника на подходах к о. Лавенсаари. В течение мая подводные лодки противника неоднократно отмечались на подходах к о. Лавенсаари и на нашей коммуникации Кронштадт — Лавенсаари. Подводная лодка, вероятно, следила за деятельностью наших сил на ОВМБ.

В связи с развертыванием нашей дозорной службы и увеличением перевозок по коммуникации Кронштадт—Лавенсаари, противник передислоцировал отряд сторожевых и торпедных катеров в Транзунд—Койвисто, откуда начал разведывательные операции по выявлению нашей дозорной службы и поиску на наших коммуникациях. Разведка на коммуникациях производилась, как правило, одним-двумя звеньями сторожевых катеров. Кроме разведки, часть катеров направлялась на поиск и атаку наших караванов и, частично, на постановку минных банок. С мая по ноябрь противник провел 41 операцию по разведке, общим количеством 178 сторожевых и 53 торпедных катеров.

В периоды активизации нашей деятельности — выхода подводных лодок, проведения тральных операций, демонстрации в районе о. Соммерс—число выходов противника на коммуникацию резко повышалось.

Наблюдение на театре постами СНиС и ВНОС

Географические условия Финского залива и наличие большого количества островов позволили противнику развернуть широкую сеть постов СНиС и ВНОС, которые почти полностью контролировали деятельность КБФ. Расположение постов в непосредственной близости к Ленинграду, Кронштадту и Лавенсаари позволяло противнику следить за интенсивностью движения по коммуникации Ленинград — Кронштадт — Лавенсаари, передислокацией сил, сосредоточением их в базах Кронштадт и Лавенсаари и, особенно, за выходом наших подводных лодок. Посты ВНОС также следили за деятельностью нашей авиации на всю глубину Финского залива.

Своевременное обнаружение наших действий позволяло противнику во-время сосредоточивать и развертывать силы на угрожаемом направлении. Для наблюдения за коммуникациями в Невской губе и рейдами Кронштадта противник имел два поста, расположенные в районах Знаменка и Ривьера. Эти посты с 01.01 по 15.12.43 передали 2 023 донесения о наших кораблях своему командованию. Всякое передвижение по рейдам Кронштадта и сосредоточение наших кораблей немедленно доносилось через пост Сейвестэ в Котка, которая, как правило, репетовала эти сообщения „по флоту“.

Наблюдение за Большим рейдом Кронштадта и коммуникацией Кронштадт — Лавенсаари вели посты, расположенные в районах: мыс Ино, дер. Тони, мыс Сейвестэ, мыс Липунниеми. Эти посты за год передали 204 донесения о наших кораблях.

Район о. Сескар и о. Лавенсаари просматривали посты, расположенные в районах: зн. Хуовари, о. Соммерс, о. Вейткари, маяк В. Гогландский, маяк Ю. Гогландский, дер. Курголово. Особенно интенсивно работал пост на о. Соммерс, который за год передал 1 191 донесение, и пост Южный Гогландский, передавший 460 донесений о наших кораблях.

Дозорная служба

(см. схему)

Дозорная служба в кампанию 1943 г. являлась основным видом боевой деятельности флота противника.

Основными задачами дозорной службы попрежнему оставались: обеспечение противолодочной обороны, прикрытие коммуникаций и обеспечение обороны подходов к островам и берегу.

Исходя из поставленных задач, и, особенно, из задачи обеспечения противолодочной обороны на театре, которая являлась основной задачей в течение всей кампании, противник с ранней весны развернул систему дозорной службы. Организация дозорной службы, обеспечивавшей противолодочную оборону, резко отличалась от прошлогодней. Противник, учтя малую эффективность противолодочной обороны в кампанию 1942 г., развернул дозоры на Гогландской и Наргенской морских позициях и на трех промежуточных дозорных линиях: о. Вайндло — о. Тийскери, о. Мохни — банка Калбодагрунд и о. Кэри—пл. маяк Хельсинки.

Система дозорной службы по своему назначению делилась на дальние (обеспечивавшие противолодочную оборону от меридиана о. Гогланд на вест) и базовые дозоры (на подходах к базам Котка, Хамина, Выборгскому заливу, Бьеркэзунду, Лужской губе и дозоры, прикрывавшие шхерную коммуникацию Котка—Выборг).

Дозоры на морских позициях предназначались для обнаружения и уничтожения подводных лодок, дозоры на промежуточных линиях — для поиска и преследования подводных лодок до основных морских позиций. Привлекая в прошлом году к обеспечению дозорной службы незначительную часть флота, противник в 1943 г. на обеспечение дозорной службы бросил от 50 до 70% легких сил флота. Наиболее сильные дозоры с круглосуточным режимом неслись в районах морских позиций. На промежуточных линиях, как правило, держался периодический дозор. Таким образом, глубоко эшелонированной системой дозоров и высоким напряжением сил

противник пытался решить основную задачу, стоявшую перед ним в кампанию 1943 г. -задачу противолодочной обороны.

Дозоры Гогландской морской позиции

На Гогландской морской позиции противник имел три дозорных линии, назначением которых было прикрыть проходы: о. Манни—о. Гогланд, о. Гогланд—о. Б. Тютерс и о. Б. Тютерс—банка Вигрунд.

Первая дозорная линия держалась между о. Гогланд и о. Манни. На флангах линии расположены удобные якорные стоянки в Хаапасаарских шхерах и в бухте Сууркюля, в которых корабли сосредоточивались перед развертыванием в дозор, а также укрывались при штормовых погодах. Деятельность дозоров обеспечивалась береговыми батареями с южной оконечности о. Гогланд и островов Хаапасаарских шхер: Вейткари, Ванхакюленмаа, Луппи, Килписаари. Дозор держался, как правило, круглосуточно, силами одного сторожевого корабля и одного-двух сторожевых катеров.

Вторая дозорная линия была расположена между о. Гогланд и о. Б. Тютерс. На этой линии дозор держался круглосуточно силами двух-четырех сторожевых кораблей и до четырех сторожевых катеров. Поддержка дозора обеспечивалась береговыми батареями с этих островов.

Третья дозорная линия была расположена в северной части Нарвского залива к зюйду от линии о. Б. Тютерс—банка Вигрунд. Дозор держался, как правило, круглосуточно, в среднем, силами одного-двух сторожевых кораблей и двух-четырех сторожевых катеров.

Районы маневрирования дозоров располагались у тыловых границ минных полей, прикрывающих проходы между островами. Корабли, обеспечивавшие дозоры в районе Гогландской позиции, базировались на операционную базу Котка и частично на маневренные базы Кунда и Усть-Нарова. Развертывание, как правило, происходило из этих баз, но иногда корабли предварительно сосредоточивались в бухте Сууркюля, Хаапасаарских шхерах и в районе о. Б. Тютерс, откуда и развертывались.

Дозорная линия о. Вайндло—о. Тийскери

Дозор на этой линии обеспечивал противолодочную оборону прохода между о. Вайндло и о. Родшер и плесов: к весту от о. Вайндло и Западного Гогландского. Дозор держался, как правило, периодически ночью, силами, в среднем, одной-двух канлодок или сторожевых кораблей и трех сторожевых катеров, а в штормовые погоды—одним-двумя де-

сантными судами. Дозорные корабли на этой линии, предположительно, были оборудованы гидроакустической аппаратурой. Корабли дозора базировались на маневренные базы Порвоо архипелаг Суур-Пеллинки, откуда и развертывались. Частично дозорные корабли базировались и на Кунда.

Дозорная линия банка Калбодагрунд—о. Мохни

Дозор этой линии обеспечивал противолодочную оборону прохода между банкой Калбодагрунд и о. Мохни. Дозор держался периодически, круглосуточно, составом, в среднем, одной канлодки или сторожевого корабля, двух-трех десантных судов и до трех сторожевых катеров. Дозорные корабли базировались на маневренные базы Порвоо—архипелаг Суур-Пеллинки и частично на Локса и Кясму-лахт, откуда и развертывались.

Дозорная линия о. Кэри—пл. маяк Хельсинки

Дозор на этой линии обеспечивал противолодочную оборону подходов к Таллинской бухте и Хельсинки и прикрывал коммуникацию Таллин -Хельсинки. Маневренный плес располагался между двумя минными полями—№ 66 и № 68. Кроме минных заграждений, в районе дозорной линии в кампанию 1942 г. нашими подводными лодками в Ш-59°56',6 Д-25°19',6 были обнаружены противолодочные сети. В кампанию 1943 г. данных о сетях в этом районе не имелось, но деятельность дозорных кораблей противника в этом районе дает право предполагать об их наличии. В частности, неоднократно отмечались одиночные сторожевые катера на флангах и перед предполагаемым местом сетей, а при проходе нашей подводной лодки в мае в этом районе была обнаружена подводная лодка противника на позиции. Район маневрирования дозора прикрывался батареями с островов укрепленного района Хельсинки и мыса Юминда.

Дозор, как правило, держался периодически, круглосуточно, силами, в среднем, двух-трех десантных судов и одного-двух сторожевых катеров.

Дозорные корабли базировались на Хельсинки и Таллин, откуда и развертывались.

Дозоры Наргенской морской позиции

Дозоры на этой позиции держались между о. Нарген и о. Порккалан-Каллбода по обе стороны противолодочной сети, рассредоточенно на всю ее ширину. Назначение дозора—обеспечить обнаружение и уничтожение наших подводных лодок, в случае их прорыва через Гогландскую морскую позицию и

линии промежуточных дозоров, при попытке форсировать сети в узкости залива.

Район маневрирования дозорных кораблей к осту от сетей располагался между сетью и минным полем № 68 и прикрывался батареями с о. Нарген и о. Макилуото.

Дозор держался круглосуточно, силами, в среднем, трехпяти сторожевых кораблей и до пятнадцати сторожевых катеров. Дозорные корабли базировались на Хельсинки и Таллин, откуда обычно и развертывались. Иногда дозор развертывался из районов Порккалаудд и о. Нарген.

Деятельность дозоров

Противник полностью развернул систему дозорной службы в мае, но дозорные корабли на линии о. Нарген—о. Порккалан-Каллбода и в устьи залива отмечались, начиная с апреля. Возможно, что они обеспечивали операции по оборудованию Наргенской морской позиции.

С очищением Невской губы от льда и появлением возможности выхода наших сил, противник развернул дозоры в восточной части Финского залива в районах:

о. Нерва—о. Соммерс—о. Вейткари—три сторожевых катера, ночной;

о. Гогланд—о. Маннн—три сторожевых катера, круглосуточный;

о. Гогланд—о. Б. Тютерс—о. М. Тютерс—два-три сторожевых корабля, два-три сторожевых катера, круглосуточный;

о. Б. Тютерс—банка Намси—банка Вигрунд—два-четыре сторожевых катера, круглосуточный;

на промежуточной линии о. Мохни—банка Калбодагрунд—три сторожевых катера, ночной.

Дозоры имели своим назначением: прикрытие перевозок из баз Нарвского залива в Котка и минных постановок в районе Гогландской морской позиции и осуществление противолодочной обороны. Дозор в районе о. Соммерс, в основном, осуществлял наблюдение за военно-морской базой Лавенсаари. В ночное время противник усиливал дозоры в южной части Гогландской позиции силами четырех подводных лодок, трех-четырех сторожевых кораблей и двух звеньев сторожевых катеров, так как ожидал выхода наших подводных лодок в море.

В поддержке дозора в районе Хаапасаарских шхер находились две-три канлодки, одна-две подводных лодки, тришесть сторожевых катеров.

Со второй половины мая, в связи с выходом нашей подводной лодки в море, противник полностью развернул систему дозорной службы на всю глубину залива, выставив дозоры в районах: о. Вайндло—о. Тийскери—два сторожевых корабля, два сторожевых катера (ночной); о. Кэри—пл. маяк Хельсинки—два сторожевых корабля (ночной); о. Нарген—о. Порккалан-Каллбода—один сторожевой корабль, два сторожевых катера (ночной); дозор в районе о. Мохни—банка Калбодагрунд перевел с ночного на круглосуточный и частично изменил режим в районе Гогландской морской позиции на линиях о. Гогланд—о. Манни и о. Б. Тютерс—банка Вигрунд, переведя дозор с круглосуточного на ночной и усилив его одним-двумя сторожевыми кораблями и одной канлодкой.

Перевод дозора на Гогландской позиции с круглосуточного на ночной и усиление его, вероятно, было вызвано опасением форсирования позиции нашей подводной лодкой в ночное время.

Кроме развертывания дозоров на всю глубину Финского залива, противник неоднократно производил ночной поиск силами сторожевых и торпедных катеров в районе о. Нарген—о. Порккалан-Каллбода и выдвинул финские подводные лодки на Восточный Гогландский плес с целью контролировать проходы о. Гогланд—о. Манни и о. Гогланд—о. Б. Тютерс и препятствовать зарядке аккумуляторов нашими подводными лодками.

Установив форсирование Гогландской позиции нашей подводной лодкой, противник с первой половины июня усилил позиции постановками минного заграждения в районах банка Намси—о. Б. Тютерс, банка Вигрунд—Кискольский риф. Во второй половине июня, противодействуя активности наших подводных лодок, противник усилил четырьмя сторожевыми катерами дозоры в районе Наргенской морской позиции и двумя сторожевыми кораблями и одиночными десантными судами в районе банка Калбодагрунд—о. Мохни, выдвинул дозор в составе двух сторожевых катеров и одного сторожевого корабля к норду от банки Вигрунд (на вероятных путях наших подводных лодок), выставил дозор из двух сторожевых катеров в районе о. Кэри—пл. маяк Хельсинки и начал проводить поисковые операции специальными отрядами в районах обеих морских позиций и в районе о. Кэри—пл. маяк Хельсинки.

Так, 21—22.06 в районе о. Б. Тютерс—о. М. Тютерс и в Нарвском заливе авиаразведкой обнаружена деятельность соединения в составе миноносца, канлодки, двух-трех сторожевых кораблей и одного-трех сторожевых катеров. Корабли, как правило, в утренние часы отмечались в районе о. Б. Тю-

терс —о. М. Тютерс и в Нарвском заливе. Днем соединение, вероятно, отстаивалось в Кунда или Асери, а в вечернее время выходило на поиск в район о. Б. Тютерс—о. Вайндло—о. Родшер.

29.06 в районе о. Б. Тютерс—о. М. Тютерс отмечались соединения в составе трех тральщиков-минзагов и четырех сторожевых кораблей, предположительно, маневрировавших с целью поиска.

21.06 в районе сетей о. Нарген—о. Порккалан-Каллбода обнаружено девять сторожевых катеров. 29.06 в этом же районе обнаружено маневрирование по обеим сторонам сетей одиннадцати сторожевых кораблей и пяти сторожевых катеров. В этот же день в районе о. Кэри—пл. маяк Хельсинки обнаружено девять десантных судов, маневрировавших различными курсами. Десантные суда, вероятно, осуществляли групповой поиск подводных лодок.

Деятельность таких крупных маневренных соединений, направленная на обеспечение противолодочной обороны, показывает, что противник в эту кампанию пытался длительным воздействием кораблей дозора обнаружить и уничтожить наши подводные лодки до прорыва их за меридиан о. Нарген.

Май и июнь показали, что основное направление дозорной службы противника—это обеспечение противолодочной обороны в западной части Финского залива. Необходимо отметить изменения в тактике противолодочной обороны, по сравнению с концом прошлого года. Так, осенью 1942 г. противник на борьбу с нашими подводными лодками бросал большое количество сторожевых катеров, которые малыми группами несли подвижные дозоры на всю глубину Финского залива. Действия этих дозоров были мало эффективны, т. к., обнаружив подводную лодку, они не имели возможности длительно преследовать и уничтожить ее. В эту кампанию, помимо создания постоянных дозорных линий на всю глубину залива, противник укрупнил состав дозорных кораблей и поисковые отряды и организовал групповой поиск. Обнаружив подводную лодку, противник немедленно атаковывал ее, производя бомбометание по площади, а затем вторично производил поиск с целью выявления результатов бомбометания. Наличие в составе дозоров большого количества кораблей, особенно сторожевых кораблей и десантных судов, давало противнику возможность длительно воздействовать на подводную лодку глубинными бомбами (благодаря большому запасу их) и обеспечивало эффективность поиска.

До конца кампании 1943 г. противник придерживался

этой тактики противолодочной обороны. В первой половине июля дозоры держались в прежних районах, с частичным усилением в районе о. Нарген — о. Порккалан-Каллбода и о. Вайндло—о. Родшер. Заслуживает внимания применение десантных судов почти на всех дозорных линиях. Десантные суда типа „F“, предположительно, оборудованные гидроакустической аппаратурой, имея скорость до 13 узлов и располагая большим запасом глубинных бомб, представляли грозное оружие против наших подводных лодок.

Бомбоудары нашей авиации во второй половине июля по сетям в районе о. Нарген —о. Порккалан-Каллбода и минным заграждениям в районе Гогландской морской позиции вызвали со стороны противника усиление состава дозоров на всех дозорных линиях и особенно в районах Наргенской и Гогландской морских позиций. На промежуточных линиях сторожевые катера были заменены одним-двумя десантными судами.

Конец июля и первая половина августа характеризовались дальнейшим усилением дозоров, особенно в проходах о. Гогланд—о. Манни и о. Гогланд—о. Б. Тютерс, а также в районе о. Порккалан-Каллбода—о. Нарген. Это усиление, вероятно, было вызвано активными поисковыми и минно-заградительными операциями наших катеров в районе Гогландской морской позиции, а также деятельностью наших подводных лодок.

Так, в районе Наргенской морской позиции 01.08 авиаразведкой было обнаружено шесть сторожевых кораблей, шесть десантных судов, восемнадцать сторожевых катеров и два, предположительно, тральщика-минзага.

Оперативное напряжение дозорных сил в августе было наивысшим. В сентябре дозорная служба неслась на прежних рубежах. Наше траление в районах Восточного Гогландского плеса и в северной части Нарвского залива вызвало усиление состава дозорных сил противника в районе Гогландской морской позиции, за счет частичного уменьшения состава сил на промежуточных дозорных линиях. Так, с 04.09 противник выставил в районах: о. Гогланд—о. Манни—три сторожевых корабля, три сторожевых катера; о. Гогланд—о. Б. Тютерс—о. М. Тютерс—один-три сторожевых корабля, одно-три десантных судна и три-шесть сторожевых катеров; о. Б. Тютерс—банка Вигрунд—четыре тральщика, два сторожевых катера. Дозоры сначала держались круглосуточно, но удары нашей авиации заставили противника днем отводить корабли под укрытие береговых и зенитных батарей островов Гогланд и Б. Тютерс.

Во второй половине сентября и первой половине октября дозорная служба неслась на прежних рубежах. На промежуточных дозорных линиях напряжение было снижено—с круглосуточного на периодический.

В районе Гогландской морской позиции отмечалось периодическое усиление состава дозоров, в связи с деятельностью наших катеров.

Во второй половине октября отмечалось усиление дозоров в районе Гогландской позиции, в связи с нашим тралением на Восточном Гогландском плесе.

В ноябре, в связи с эвакуацией населения из оккупированных областей южного побережья Финского залива через Усть-Нарова в Котка, противник, для обеспечения перевозок, подтянул в восточную часть Финского залива легкие силы, резко усилил дозоры, прикрывающие коммуникацию Усть-Нарова—Котка и выдвинул поддержку дозоров ближе к дозорным линиям. Так, например, 02.11 в районе о. Б. Тютерс—банка Вигрунд отмечалось четыре сторожевых корабля, четыре тральщика и до шестнадцати сторожевых катеров.

В декабре, в связи с наступлением зимы, противник приступил к свертыванию дозорной службы и постановке кораблей по зимней дислокации. В первую очередь, дозоры были свернуты в западной части Финского залива, а позднее и в восточной, за исключением района о. Манни—о. Гогланд, где противник усилил дозоры, вероятно, опасаясь минных постановок на коммуникации Котка—Нарвский залив нашими катерами или самолетами.

Базовые дозоры, охранявшие подходы к базам и коммуникацию Котка—Выборг, держались в районах: подходы к Бьеркэзунду, подходы к Выборгскому заливу и о. Нерва—о. Соммерс—о. Килписаари. Деятельность дозоров на этих линиях началась с мая и продолжалась в течение всей кампании. Дозоры неслись, в основном, ночные, составом, в среднем, одного-двух сторожевых катеров.

В периоды активных действий наших катеров (июль—август) дозор в районе к норду от линии о. Соммерс—о. Нерва усиливался и переводился на круглосуточный режим. Со второй половины августа, в связи с активными действиями наших сил против о. Соммерс и в районе севернее о. Гогланд, противник подтягивал поддержку в район Хаапасаарских шхер и усиливал дозоры, которые активно противодействовали нашим операциям.

Стремление противника ограничить нашу деятельность, направленную на расширение операционной зоны, в первую очередь вылилось в активное противодействие дозоров нашим операциям.

21.07 наши дозорные катера вели бой с четырьмя катерами противника в районе о. Соммерс, последние, потеряв один катер, прикрываясь дымовой завесой, отошли на норд.

22.08 наши торпедные катера в этом же районе вели безрезультатный бой с тремя сторожевыми катерами противника.

23.08 два сторожевых катера противника при поддержке огня береговых батарей с о. Гогланд вели бой с нашими торпедными катерами.

В сентябре, в связи с нашими операциями в районе Восточного Гогландского плеса и северной части Нарвского залива, противник выдвинул в район о. Гогланд—о. Б. Тютерс—банка Вигрунд усиленный отряд поддержки, с которым наши катера неоднократно имели боевые столкновения.

05.09 наши катера имели боевые столкновения с двумя тральщиками, тремя десантными судами и тремя сторожевыми катерами противника.

06.09 —с тремя тральщиками типа „М-1“ и пятью сторожевыми катерами противника.

07.09—с четырьмя сторожевыми кораблями противника.

12.09—с пятью сторожевыми катерами противника.

12.10 наши катерные тральщики имели боевое столкновение с четырьмя сторожевыми кораблями противника.

24.10 наши катерные тральщики были обстреляны пятью германскими сторожевыми кораблями, предположительно, типа „F-1“. В результате атаки наших торпедных катеров один сторожевой корабль противника был потоплен.

30.10 наши катерные тральщики были атакованы шестью тральщиками типа „М-1“ при поддержке арт. огня с о. Б. Тютерс. В результате атаки наших торпедных катеров два тральщика противника были потоплены.

02.11 нашими торпедными катерами были дважды атакованы две группы кораблей противника:

первая группа—7-8 сторожевых катеров,

вторая группа—до 8 тральщиков (часть из них, предположительно, сторожевые корабли).

Силы поддержки дозоров в кампанию 1943 г. базировались на рейд Штандарт, Хаапасаарские шхеры, Суур-Пеллинки, Порккалаудд, Таллин, Кунда и о. Б. Тютерс. При необходимости усиления дозоров, поддержка, как правило, вы-

двигалась к дозорным линиям (в Нарвский залив, на кромку Хаапасаарских шхер).

Позиции подводных лодок противника в течение всей кампании располагались в районах: Восточный Гогландский плес (в районе банки Мордвинова), Западный Гогландский плес, банка Калбодагрунд, пл. маяк Хельсинки. При усилении нашей деятельности, противник сосредоточивал свои подводные лодки в наиболее угрожаемых районах (проходы Гогландской позиции, на водном плесе о. Вайндло, у сетей к норду от мыса Юминда).

Траление

Противник, прикрыв свои коммуникации и подходы к базам системой дозоров и позиционными средствами обороны, в течение всей кампании систематически тралил фарватеры, что обеспечивало ему безопасность плавания по ним. Кроме тральных операций на коммуникациях, противник проводил разведывательное траление с целью установления границ минных заграждений и сплошное траление водных плесов в районе Гогландской морской позиции с целью обеспечения безопасности маневрирования дозорных кораблей и кораблей поддержки дозора.

Траление производилось силами германских тральщиков типа „М-1“, „М-117“, катерных тральщиков типа „R-1“, „R-17“, тральщиков, переделанных из рыболовных траулеров, водоизмещением от 250 до 1000 тонн, финскими тральщиками типа „Рауту“ и катерными тральщиками типа „А-37“. Корабли в операции выходили, как правило, группами в составе трех-четырех тральщиков или катерных тральщиков и тралили строями клина, уступа или фронта. Траление противник начал с ранней весны.

Так, в связи с нашей активностью на подходах к Таллинской бухте, германские тральщики из состава 1 флотилии, совместно с тральщиками-минзагами, в течение марта—апреля произвели контрольное траление, а на некоторых участках и сплошное траление на подходных фарватерах, ведущих в Таллинскую бухту с норда и веста, и в самой Таллинской бухте. Авиаразведкой в указанный срок были обнаружены три раза группы в составе двух-четырех тральщиков и четырех катерных тральщиков, три раза в составе восьми-девяти тральщиков и два раза в составе шестнадцати-девятнадцати катерных тральщиков и сторожевых кораблей. В дальнейшем на подходах к Таллину траления не отмечалось, за исключением сентября и ноября, когда, в связи с нашими

постановками мин, противник вновь возобновил траление. Ввиду передислокации части сил в Котка и развертывания операций по оборудованию Гогландской морской позиции, противник перенес центр тяжести тральных операций в восточную и среднюю часть Финского залива. Основное внимание противником было уделено коммуникации Котка—Нарвский залив, которая обеспечивала ему развертывание дозорных кораблей и поддержки дозора и имела важное значение ввиду интенсивных перевозок между Котка и портами южного побережья. В течение всей кампании на этой коммуникации отмечено 67 групп в составе двух-четырех тральщиков, трех-четырех катерных тральщиков. Наиболее интенсивное траление наблюдалось в июне и в августе, в связи с нашими минными постановками. В частности, в августе траление было отмечено 16 раз, причем в подавляющем большинстве на участке о. Гогланд—о. Манни.

Анализом данных радиоразведки установлено, что противник после наших минных постановок закрывает тот или иной участок фарватера на срок до 6 суток, во время которого производит сплошное траление, используя максимальное количество тральщиков.

Минная опасность на коммуникациях, созданная нашими катерами и авиацией, вынудила противника, кроме систематического траления, проводить перед выходом караванов контрольное траление.

Сосредоточение наших сил на ОВМБ Лавенсаари, дерзкие поисковые операции наших катеров к весту от меридиана о. Гогланд и в Нарвском заливе, а также возможность операций против фланга армии вынудили противника, начиная с июня, проводить сплошное и периодически контрольное траление северной части Нарвского залива.

Противник производил траление группами четыре раза по три-пять катерных тральщиков и десять раз по три-четыре тральщика. Характерно, что при тралении группой в четыре тральщика, траление производилось строем парного уступа, при наличии же трех тральщиков—строем клина. Ввиду большого значения южного фарватера, по которому шло снабжение и поддержка фланга армии, противник проводил его траление, начиная с апреля и до конца года. Радио- и авиаразведкой установлено траление подходов к бухтам Кундалахт, Еру-лахт и Хара-лахт, а также районов о. Маху и о. Вайндло силами тральщиков и катерных тральщиков. Траление группами отмечалось шесть раз по три тральщика и три раза группами от трех до семи катерных тральщиков; два раза было отмечено траление смешанными группами: три тральщика и катерный тральщик, второй раз три катерных

тральщика и тральщик. Кроме этого, отмечалась работа отдельных тральщиков, повидимому, производивших контрольное траление.

Для обеспечения перевозок по фарватеру Котка—Хельсинки, значение которого весьма большое, т. к. он не только связывает западную и восточную части северного побережья Финского залива, но также связан и с портами южного побережья посредством фарватера Котка—Нарвский залив, противник проводил траление всего фарватера Котка—Хельсинки и особенно районов о. Орренгруид—о. Бойстэ и о. Суур-Пеллинки и подходов к Котка, Ловиза, Порвоо и Хельсинки. Наиболее интенсивное траление отмечалось в первой половине ноября и декабря, что было связано с минными постановками нашими самолетами, после которых фарватер закрывался на срок до пяти суток и производилось траление. Всего были отмечены девять раз группы в составе двух-семи тральщиков.

Кроме траления, противник ввел проводку кораблей за тралами.

Отмечена деятельность тральщиков на фарватере Выборг - Котка, которые в период с июля по сентябрь производили траление фарватера, подходов к Хамина, Выборгскому заливу, Бьеркэзунду и района о. Соммерс—Хаапасаарские шхеры. Траление производилось группами катерных тральщиков от трех до пяти. Наибольшая интенсивность траления отмечалась в июле, что было связано с перевозками в Выборг и Койвисто.

На фарватерах Юнгфрузунд—Ханко и Ханко—Хельсинки, наиболее удаленных от наших баз, производилось только контрольное траление одиночными тральщиками, что отмечалось в январе, апреле и ноябре.

Вследствие того, что постановка мин с самолетов в районах о. Порккалан-Каллбода, о. Прангли и банки Калбодагрунд нашей авиацией не производилась, а постановка мин кораблями была маловероятна, противник производил траление фарватера о. Нарген—о. Порккалан-Каллбода отдельными тральщиками только во второй половине апреля и во второй половине октября и в районе о. Прангли—банка Калбодагрунд в сентябре -октябре группами по два-три тральщика два раза и, кроме того, одиночными тральщиками. Отмеченное в марте траление в районе о. Нарген—о. Порккалан-Каллбода группой в шесть катерных тральщиков, очевидно, производилось с целью подготовки района для постановки противолодочных сетей.

БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ

(см. схему)

Поддержание соответствующего оперативного режима в Балтийском море в кампанию 1943 г. имело задачи: прикрытие военно-морских баз от ударов бомбардировочной авиации союзников, защита своего судоходства и обеспечение нормального прохождения боевой подготовки военно-морских сил, особенно подводных лодок, в южных районах моря.

Блокадные мероприятия противника в Финском заливе и Датских проливах, сильные морские позиции, состоящие из минных полей и укрепленных районов, на подходах к его основным военно-морским базам и противовоздушная оборона всей страны, препятствовавшая действиям военно-воздушных сил союзников с запада, давали противнику возможность решать эти задачи, ограничиваясь несением ближне-базовых дозоров, систематическим тралением прибрежных фарватеров вдоль восточного побережья и противовоздушной обороной.

Разведки в течение 1943 г. на Балтийском море не отмечено. Возможно, что самолеты гидроавиации при учебно-тренировочных полетах производили регулярный просмотр района о. Рюген—Датские проливы.

Дозорная служба

До начала апреля противник нес дозоры только в южной и юго-западной части Балтийского моря в районах Померанской, Мекленбургской и Кильской бухт, преимущественно, сторожевыми катерами, которые базировались на охраняемые ими базы.

В море одновременно отмечалось до двенадцати сторожевых катеров.

В районах операционных баз восточного побережья и в Рижском заливе дозоры не носили постоянного характера и развертывались, очевидно, из опасения постановок мин нашей авиацией на узлах коммуникаций и на подходах к базам.

С апреля противник дополнительно развернул постоянный дозор в районах своих операционных баз на восточном побережьи и в Рижском заливе.

Дозор несли сторожевые корабли из состава флотилий, базировавшихся на Виндаву, Либаву и Мемель.

В течение летней кампании сторожевые корабли противника несли дозор в районах:

о. Даго—о. Эзель	—один-два
о. Рухну—мыс Колкасрагс	—один-два

Ирбенский проход	—до двух
Овизи—Виндава	—до двух
Либава	—до двух
Полангген	—один
Мемель	—один

Дозорные линии противник располагал, как правило, или в районах, опасных от мин, или вблизи своих минных заграждений, что было связано как с обеспечением транспортов при проходе через опасные от мин районы, так и с охраной своих минных заграждений на подходах к базам.

Противовоздушная оборона

Организационно противовоздушная оборона побережья Балтийского моря в кампанию 1943 г. входила в систему противовоздушной обороны побережья Германии.

Режим противовоздушной обороны в различных районах побережья был неодинаков и, в основном, зависел от удаленности района от наших оперативных аэродромов. Известно, что противник имел на побережьи Балтийского моря два района противовоздушной обороны:

Побережье оккупированной части СССР

По режиму противовоздушной обороны район был отнесен к I и II зонам опасности, с границей между зонами, предположительно, в районе Таллина. Командный пункт противовоздушной обороны района находился в Таллине.

В зоне опасности I важные объекты охранялись патрульными самолетами в воздухе непрерывно в течение светлого времени суток и периодически ночью. Посты ВНОС имели постоянную телефонную связь с дежурными эскадрильями патрульной службы.

Объекты в зоне опасности II (западнее Таллина) охранялись патрульными самолетами только периодически, остальное время самолеты находились в готовности на аэродромах.

Район от Тильзита до о. Рюген

Район был отнесен к зоне опасности III, где наблюдение велось только постами ВНОС. Самолеты находились в постоянной готовности к вылету на аэродромах.

Позиционные средства

В кампанию 1943 г. на Балтийском море противник располагал морскими позициями, состоящими из минных заграждений в открытой части моря, минными и сетевыми заграждения-

ми, усиленными береговой обороной, на подходах к важнейшим базам. Хотя точных данных о характере позиционных средств противника в открытой части Балтийского моря не имеется, наличные сведения позволяют сделать вывод, что оборонительные позиции противника расположены по всей операционной глубине Балтийского моря.

Имеются сведения о следующих опасных для плавания районах, минных и сетевых заграждениях в Балтийском море и Рижском заливе.

Опасные районы

1. Опасный для плавания район в устьи Финского залива.

По сведениям, относящимся к декабрю 1942 г., в устьи Финского залива имеется опасный для плавания район, в котором судоходство в 1943 г. было разрешено только по объявленным фарватерам. Минные заграждения в этом районе были выставлены противником, предположительно, в начале войны. В последующий период через этот район противником были проложены фарватеры, а сам район являлся третьей вспомогательной морской позицией Финского залива. С норда район прикрыт береговой обороной укрепленного района полуострова Ханко.

Назначение района — блокирование наших сил в Финском заливе.

2. Опасный для плавания район в средней части Балтийского моря между параллелями $56^{0}20'{,}0$ и $55^{0}30'{,}0$. Район тянется от побережья Латвийской ССР до территориальных вод Швеции. Мины в этом районе также были выставлены противником в начале Отечественной войны.

По мнению шведского морского командования, в указанном районе имеются только отдельные минные банки. Назначение района—стеснить маневрирование наших сил и нанести им потери еще до подхода к базам противника и обеспечить развертывание своих главных сил из баз южной и юго-восточной части моря. Этот опасный район прикрывает основные коммуникации противника со Швецией и районы боевой подготовки его военно-морских сил. Проходы через опасный район, имеющиеся у латвийского побережья, прикрыты укрепленным районом Мемель.

На границе шведских территориальных вод к опасному району примыкает минное заграждение, выставленное шведами. В заграждении имеется проход, находящийся в территориальных водах Швеции.

3. Опасный для плавания район между территориальными водами Швеции — о. Борнхольм и германским побережьем.

Минные заграждения этого опасного района являются второй оборонительной позицией противника в Балтийском море, обеспечивающей ему развертывание и прикрывающей подходы к базам Померанской, Мекленбургской и Кильской бухт и коммуникацию со Швецией. Наличие сильной береговой обороны не побережьи Германии и на о. Борихольм, значительно усиливая минное заграждение, превращает его в морскую позицию. Обороне на этом рубеже благоприятствует большое количество авиабаз и аэродромов на германском побережьи.

4. Опасный для плавания район к зюйду от фарватеров, проходящих в Померанской бухте, и к весту от фарватера маяк Аркона—Треллеборг. Данных о наличии минных заграждений в этих районах не имеется. Возможно, что район объявлен опасным из-за малых глубин и возможных постановок мин авиацией союзников.

Минные заграждения

1. Минное заграждение, закрывающее вход в Рижский залив Ирбенском проходом.

2. Минное заграждение в Рижском заливе, закрывающее проход между о. Рухну и мысом Колкасрагс.

Через оба заграждения имеются протраленные и огражденные фарватеры.

3. Минное заграждение в районе маяка Овизи, защищающее подходы к Виндаве с норда и норд-веста и прикрытое береговой обороной.

4. Минное заграждение северо-западнее Мемеля. Это заграждение защищает ближние подходы к Мемелю с норда и веста и прикрыто сильной береговой обороной укреплений Мемеля.

5. Минное заграждение в районе Пиллау, прикрывающее подходы к Готенхафену с норд-оста.

6. Минное заграждение севернее полуострова Хела, прикрывающее подходы к Готенхафену с норд-веста.

Оба заграждения защищены мощной береговой обороной укрепленных районов Пиллау и Готенхафен.

7. Минное заграждение в районе Дарсерорт—о.Гьедзер, защищающее вход в Мекленбургскую бухту из Балтийского моря.

8. Минное заграждение в районе о. Фемарн, защищающее вход в Кильскую бухту с оста.

Запретные зоны

Кроме опасных районов и минных заграждений, в Балтийском море, особенно на подходах к базам, в кампанию

1943 г. имелся ряд запретных для плавания зон, которые, предположительно, противник использовал для боевой подготовки подводных лодок, учебных минных постановок и других целей.

К таким запретным районам относятся районы в восточной части Данцигской бухты, северо-восточнее маяка Аркона и у побережья о. Борнхольм.

Сетевые заграждения

1. Сетевое противолодочное заграждение у входа в Путцигский залив, защищающее якорную стоянку линкоров и крейсеров в Готенхафене. В северо-восточной части заграждения, под берегом полуострова Хела, имеется проход.

2. Сетевые противолодочные заграждения у о. Борнхольм:

а) юго-восточнее о. Борнхольм в районе Сноге-бек,

б) северо-западнее о. Борнхольм на подходах к маяку Хаммерен.

3. Сетевое противолодочное заграждение на линии полуостров Дарсерорт—Гьедзер, защищающее проход в Мекленбургскую бухту со стороны Балтийского моря.

Система прибрежных фарватеров в районах позиционных средств и вообще на театре позволяла дозорным кораблям полностью обеспечивать боевую подготовку военно-морских сил противника у его баз.

Траление фарватеров

Траление фарватеров в Балтийском море производилось особенно интенсивно в начале (январь—февраль) и в конце (октябрь—декабрь) 1943 г., что, очевидно, было связано с штормовыми погодами и возможностью передвижения якорных мин на действующие фарватеры.

В январе—феврале противник произвел траление фарватера Либава—Мемель—Пиллау.

В октябре противником был протрален фарватер Виндава—Рига; в декабре противник производил тральные работы в Ирбенском проходе и на участке от Виндавы до Мемеля.

Точных данных о составе траливших соединений противника не имеется. Известно, что в начале года на тралении прибрежных фарватеров у восточного побережья было занято одновременно до 56 единиц (сторожевых кораблей, тральщиков и катерных тральщиков) неустановленных соединений.

ДАТСКИЕ ПРОЛИВЫ

(см. схему)

Географическое положение Датских проливов, являющихся жизненно важными путями из Германии к побережью Южной Норвегии, предоставляло противнику исключительно благоприятные возможности для создания и поддержания оперативного режима в этом районе. Разветвленная сеть хорошо оборудованных баз в Кильской и Мекленбургской бухтах, расширенная захватом всех военно-морских баз Дании и Южной Норвегии, обеспечивала поддержание оперативного режима и скрытное развертывание и передвижение морских сил в западном направлении.

Большая глубина операционной зоны, усиленная береговой обороной и рядом минных и сетевых заграждений, делала проливы труднодоступными для подводных и надводных сил союзников.

Поддержание оперативного режима в Датских проливах в кампанию 1943 г. преследовало следующие цели:

1) обеспечение коммуникации между Германией и Южной Норвегией от ударов легких надводных и подводных сил союзников;

2) предупреждение попыток прорыва через проливы морских сил союзников в Балтийское море;

3) обеспечение нормального прохождения боевой подготовки в Кильской и Мекленбургской бухтах.

Эти задачи решались разведкой, системой постоянных дозоров, минными и сетевыми заграждениями и систематическим тралением фарватеров.

Разведка

Разведка подходов к Датским проливам производилась силами сухопутной и морской авиации, базирующейся на аэродромы Дании и южного побережья Норвегии. Данные о маршрутах полетов и тактике разведывательной авиации противника в этом районе отсутствуют. Разведка Северного моря на подходах к Датским проливам, предположительно, велась самолетами из состава оперативной группы „Лофотен", базировавшимися на аэродромы Южной и Западной Норвегии.

Дозорная служба

В течение года противник силами сторожевых кораблей и катеров нес дозоры в проливах Б. Бельт, Зунд, Каттегат, Скагеррак и в Осло-фиорде.

Дозорная служба в проливах, в основном, обеспечивалась сторожевыми кораблями, переделанными из рыболовных судов. Имеются данные, что эти сторожевые корабли, общим количеством до 40 единиц, были сведены в две флотилии, базировавшиеся на Любек и Варнемюнде, и кроме дозоров в Датских проливах, несли дозор на подходах к Мекленбургской и Кильской бухтам.

Установлены названия следующих сторожевых кораблей, несших дозорную службу в Датских проливах:

„Адольф Кюхлинг“
„Бельт“
„Гамбург“
„Ганс“
„Гейнрих“
„Герман“
„Леда“
„Любек“
„Любеца“
„Пеликан“
„Пионир I“
„Пионир II“
„Рут Гафс“
„Тритон“
„Оранкен“
„Юлия“

Ежедневно в течение года в проливах Б. Бельт и Зунд отмечалось до трех сторожевых кораблей и до восемнадцати сторожевых катеров. Количество дозорных кораблей, несших службу в проливах Каттегат, Скагеррак и в Осло-фиорде, не установлено. Дозорные корабли в проливах Б. Бельт и Зунд, предположительно, вели противоминное наблюдение.

До августа 1943 г., когда Германия объявила военное положение в Дании и большая часть датского военного флота была потоплена, датские военные корабли привлекались к несению дозора. С августа 1943 г. Германия усилила постоянный дозор на линии маяк Ханстхольм—Христиансанд (Южная Норвегия), с целью предотвратить уход датских кораблей, укрывшихся в шведских портах, в Англию.

Противовоздушная оборона

Организационно противовоздушная оборона датского побережья входит в систему противовоздушной обороны побережья Германии, командный пункт которой находится в Вильгельмсгафене.

По режиму противовоздушной обороны побережье Дании и Датские проливы были отнесены к зоне опасности II. Патрульные самолеты периодически несли охрану объектов в воздухе, остальное время находясь в состоянии готовности на аэродромах.

Позиционные средства

Основными элементами, обеспечивавшими устойчивый оперативный режим в Датских проливах, являлись минные и сетевые (противолодочные) заграждения, прикрытые, особенно в узкостях, артиллерией береговой обороны, которая была захвачена Германией после оккупации Дании.

Известно о наличии минных и сетевых заграждений в следующих районах Датских проливов:

1. Минное заграждение на линии, соединяющей мыс Ханстхольм (побережье Ютландского полуострова) и Христиансанд (Южная Норвегия). Заграждение имеет проход вблизи южного побережья Норвегии. Это заграждение, обеспечивая противнику маневренное пространство для развертывания и прикрывая подходы к Скагерраку со стороны Северного моря, защищает основную его морскую коммуникацию между Германией и Южной Норвегией.

2. Минное заграждение у южного входа в пролив Б. Бельт (между о. Лангеланд и о. Лааланд).

3. Минное заграждение в проливе Зунд, предположительно, тянущееся на всю глубину пролива.

4. Минное заграждение между о. Мэен и шведским побережьем (Фальстербо).

5. Сетевое противолодочное заграждение севернее о. Самсэ в проливе Самсэ Бельт, состоящее из трех рядов противолодочных сетей.

6. Сетевое заграждение у северного входа в пролив Зунд. Это заграждение проходит от мыса Хорнбек до шведских территориальных вод.

7. Сетевое заграждение в проливе Зунд у Хельсингборга.

8. Сетевое заграждение на линии мыс Скаген—о. Венэ.

Все эти позиционные средства в кампанию 1943 г. имели назначение — воспрепятствовать попыткам выхода военно-морских сил союзников в Балтийское море.

Система фарватеров, проходящих через эти заграждения, обеспечивала надежный контроль за подводными и надводными кораблями, находящимися в районах Датских проливов.

Траление фарватеров

Данных о проведении противником тралении в Датских проливах и на подходах к ним не имеется, но ряд подрывов германских кораблей, в том числе военных (09.07 вспомогательный крейсер, 19.07 тральщик), заставляет предполагать, что противник в конце 1943 г. производил траление фарватеров на всех приближениях проливов.

ВЫВОД

Учтя недостатки в организации противоло,дочной обороны, к началу кампании 1943 г. противник оборудовал в Финском заливе две сильных морских позиции и, сильно затруднив форсирование залива нашими подводными лодками, добился устойчивого оперативного режима на всем театре, обеспечившего ему его основные коммуникации со Швецией, Финляндией и оккупированной частью Советского Союза.

Поддержание устойчивого оперативного режима на театре в кампанию 1943 г. обеспечивалось развитой системой операционных и маневренных баз, мощными морскими позициями и береговой обороной в Финском заливе, Датских проливах и южной части Балтийского моря.

IV. ОПЕРАЦИИ ПРОТИВНИКА НА НАШИХ КОММУНИКАЦИЯХ

Постановка мин на фарватере Ленинград—Кронштадт

Постановка мин со льда

В зимнюю кампанию 1943 г. противник пытался производить минные постановки в Невской губе со льда. Районом постановки был избран участок Морского канала от его закрытой части до банки Каменная. Противник, повидимому, ставил себе задачу закрыть Морской канал для плавания наших кораблей к моменту вскрытия залива от льда. Мины в район постановки доставлялись, предположительно, на санках небольшими группами, выходившими к месту постановки из района Стрельна—Знаменка. Мины ставились в лунки, сделанные во льду.

Хорошо организованная дозорная служба в районе открытой части Морского канала и периодический выход сюда

наших разведывательных групп не дали возможности противнику скрытно и без помех проводить постановку мин и, надо полагать, впоследствии противник отказался от решения поставленной задачи. Это подтверждается тем обстоятельством, что в течение зимней кампании 1943 г. производившимся со льда бомбометанием было подорвано всего лишь две мины: одна в Ш-59 56‘,5 Д-29 54‘,3, вторая в Ш-59°56‘,5 Д-29°54‘,5.

Постановка мин катерами противника

Сразу после вскрытия льда, в конце апреля 1943 г. противник начал активные действия по постановке мин в Невской губе, пытаясь решить задачу зимней кампании—закрыть Морской канал для плавания наших кораблей.

По условиям Невской губы (наличие небольших глубин и узость фарватеров) постановки мин с самолетов были затруднительны. Изыскивая иные средства для минных постановок, противник остановился на применении мелких плавсредств, стремясь их тактически всемерно использовать.

Близость побережья, занятого противником, к Морскому каналу и возможность вести наблюдение за навигационным ограждением канала определили способ постановки мин со специально построенных деревянных катеров с подвесными моторами.

Противник, учитывая незначительный оперативный радиус действия своих плавсредств, выбранных для выполнения операций по постановке мин, и наличие эффективного противодействия нашего дозора, мог минировать только отдельные участки фарватеров Невской губы. Поэтому местом постановки мин противник избрал открытую часть Морского канала и особенно участок ее в районе переходной фарватер—банка Каменная, как наиболее скрытый от наблюдения наших береговых постов СНиС.

Для постановок противником, предположительно, были избраны донные неконтактные мины типа „C“ и „D“.

Постановка мин производилась затоплением катеров с минами. Обнаружение 15.05 специально приспособленного для такой цели катера подтверждает эти соображения. Явными признаками того, что обнаруженный катер действительно был использован для минной постановки, являются:

1) четыре пеньковых троса, прикрепленных к стрингерам для крепления мины на дне катера;

2) наличие двух примитивных кингстонов в корме и в носу катера с двумя выбитыми деревянными пробками, предназначенными для затопления;

3) палубная обшивка бака и кормы прорублена для устранения возможных при затоплении воздушных подушек.

Пользуясь для проведения операций темным временем суток, противник, повидимому, рассчитывал на внезапность и скрытность действий своих катеров, поэтому в начале активных действий в Невской губе, в конце апреля, не прибегал к каким-либо тактическим приемам. Существование в этом районе определенной системы наших дозоров, обнаружение последними выхода катеров противника на наши коммуникации для постановки мин и столкновения с нашими катерами дали противнику почувствовать, повидимому, что проникновение даже на ограниченные участки наших фарватеров, не встречая противодействия нашего дозора, невозможно.

В последующих выходах в район Морского канала для постановки мин противник пытался частью своих сил (один-два катера) отвлечь наш дозор, с тем, чтобы вторая часть (четыре-пять катеров) могла незаметно проникнуть на фарватер и выполнить задачу.

В дальнейшем противник, пренебрегая скрытностью, стремился активизацией действия своих катеров у южного побережья Невской губы в районе Стрельна—Знаменка, переходами их из Петергофа в Стрельну и вообще систематическим появлением катеров в видимости наших сил держать систему наших дозоров в постоянном напряжении. Такими действиями противник, очевидно, пытался создать видимость блокирования Морского канала, как главной артерии нашей коммуникации Ленинград—Кронштадт, так как одно только обнаружение катеров противника на Морском канале заставило бы нас закрыть его для плавания и проводить длительное траление.

Позднее, в конце августа, вследствие возросшего противодействия наших сил, выход катеров противника на наш фарватер осуществлялся во взаимодействии с береговой обороной и авиацией. Артиллерия в этом случае пыталась сковать действия нашего дозора, а авиация стремилась отвлечь внимание и маскировать шум моторов катеров противника, для того, чтобы обеспечить скрытный выход последних в район нашего фарватера для постановки мин. При движении в район Морского канала катера противника, как правило, периодически стопорили моторы, передвигались без строя, скученно; очевидно, все это делалось с целью сбивать подслушивание шумов, производимых моторами катеров.

В боевых столкновениях и при отходе противник применял дымовые завесы, которые ставили наиболее быстроходные катера; повидимому, в задачу этих катеров входило обеспе-

чение операции и снятие команд с катеров, которые затапливались с минами. Характерными примерами всего этого являются следующие обнаружения и боевые столкновения с катерами противника:

23.45 29.04 наш дозор в районе банки Каменная обнаружил пять катеров противника, шедших курсом вест в строю кильватера. Наш катер увеличил ход, лег на курс сближения и открыл по катерам противника огонь. Концевой катер противника вышел из строя влево и закрыл дымовой завесой остальные катера, после чего сделал резкий поворот влево и лег на курс зюйд, пытаясь увлечь наш катер за собой. Наш катер дал по нему несколько очередей из пулеметов. Преобладая в скорости, катер противника вскоре скрылся на зюйде. Остальные катера, под прикрытием дымовой завесы, разделились на две группы (по два катера) и разошлись: одна группа в район Знаменки, другая—в район Петергофа.

05.15 15.05 наш дозорный катер обнаружил у входного буя в Елагинский фарватер немецкий штурмовой катер, типа используемых для постановки мин. Устройство катера несколько отличное от устройства тех катеров, которые были обнаружены в Невской губе в прошлом году. Размеры: длина 6 м, ширина 1,44 м, высота борта (средняя) 0,5 м. Корпус катера легкий, деревянный, с закрытыми фанерой боком, бортами и кормой. Корма прямая. Транцевая доска имеет специальный вырез для установки подвесного мотора. Установка мотора подтверждается масляной грязью в нише за транцевой доской и метками на металлической подделке. К привальному брусу вдоль обоих бортов прикреплен брезентовый, набитый сеном, кранец. На три четверти длины, несколько выше ватерлинии, на кронштейнах по правому и левому бортам прикреплены леера, очевидно, для переноски. На транце две алюминиевых ручки, видимо, для той же цели. Все металлические части катера: оковка штевней и киля, утка, обушки и пр.—изготовлены из алюминия. Сверху все части катера выкрашены в темнощаровый цвет, внутри—суриком.

Свежий вид дополнительных доделок и повреждений на катере дал право предполагать об его использовании для постановки мин в период с 10 по 15.05. Постановка мин подтвердилась обнаружением 15.05 мины в районе Петровского буя. Обнаружение обрывка маскировочных сетей на кормовом фалине свидетельствовало о применении маскировочных сетей на стоянке катеров.

За период с 15 по 22.05 наши дозорные катера отмечали неоднократную деятельность катеров противника в районе Петергоф—Стрельна, предположительно, производивших разведку нашего дозора и постановку мин на нашем фарватере.

Так, в ночь на 20.05 наблюдался выход катера из Стрельны. Катер шел курсом норд, при даче запроса нашим катером и обстреле, катер противника лег на обратный курс и скрылся в районе Стрельны, после чего из этого района была дана белая ракета.

В ночь с 20 на 21.05 противник, предположительно, пытался провести комбинированную операцию по постановке мин. Так, 22.17 20.05 в районе Петергофской пристани наблюдался катер, идущий на Стрельну. Наш катер пошел на сближение, в этот момент к весту от Петергофа была выпущена белая ракета, после чего катер противника повернул и скрылся в районе Петергофской пристани.

23.05 20.05 наблюдался выход из Петергофа катера, который прошел полным ходом курсом вест, и дав ряд очередей из пулемета по заливу, лег на обратный курс, а затем, включив на траверзе Петергофа отличительные огни, ушел в Петергоф.

Примерно в это же время наш дозорный катер, находясь в районе оконечности дамбы Морского канала, заметил темный силуэт, идущий курсом норд-вест из района Пишмаш. Наш катер пошел на сближение и, сделав запрос, выпустил ракету. Катер противника повернул на обратный курс и скрылся в районе Стрельны.

При отходе была дана белая ракета. При освещении катера противника ракетой, на палубе видны были пять-шесть круглых предметов, предположительно, небольших мин. Можно предположить, что катера, выходившие из Петергофа, должны были отвлечь наш дозор для обеспечения постановки мин из района Пишмаш.

В ночь с 29 на 30.08 противник, после интенсивной воздушной разведки Невской губы и обстрела нашего дозора на Морском канале и дамбы, выпустив до 200 снарядов, около 24.00 29.08 вышел пятью катерами из района Стрельны в район Морского канала, вероятно, с целью постановки мин. Катера противника были обнаружены по шуму моторов, который периодически то пропадал, то возобновлялся. Наш катер лег на курс, по которому слышался шум моторов и в 00.00 30.08 на дистанции 2-3 каб. обнаружил пять катеров противника, шедших группой курсом норд. В результате пулеметного огня нашего катера головной катер противника был поврежден. В 00.10 катера противника открыли автоматно-пулеметный огонь, приблизившись на малую дистанцию (25-30 м).

В результате боя, предположительно, два катера противника потоплены, остальные отошли в южном направлении.

31.08 аэрофотосъемкой в Стрельнинском канале были об-

наружены два катера, вероятно, выходившие 29.08 в район Морского канала. Катера—типа штурмовых, камуфлированные, с подвесными моторами. Команда катера —четыре-пять человек—вооружена пулеметом, автоматами и гранатами. На одном из катеров, предположительно, спаренный крупнокалиберный пулемет. Катера противника вели огонь зажигательным и трассирующим боезапасом из пулеметов, автоматов, а также забросали наш катер гранатами.

Операции противника на коммуникации Кронштадт—Лавенсаари

Географически выгодное положение группы островов Лавенсаари—Пенисаари—Сескар, расположенной в центре восточной части Финского залива и являвшейся трамплином для активных операций нашего флота против островных баз и коммуникаций противника в этом районе, и невозможность для противника из-за недостатка сил овладеть этой островной группой обусловили систематическую активность легких сил противника, направленную на подрыв и ослабление значения этих островов, как передовых баз нашего флота.

Два следующих, выгодных для противника, обстоятельства облегчали кораблям противника выполнение их задач:

1) прохождение наших коммуникаций, большей своей частью, вдоль берегов противника, оборудованных системой береговых батарей и сетью постов СНиС; это обстоятельство обеспечивало противнику обнаружение движения наших кораблей и взаимодействие его легких сил с береговой обороной;

2) близкое расположение маневренных баз противника (рейд Штандарт, Транзунд, Койвисто) от района прохождения наших коммуникаций; это давало возможность противнику быстро сосредоточивать свои легкие силы и бросать их в нужный момент на наши коммуникации.

Боевые действия кораблей противника на наших коммуникациях сводились к разведке, поисковым операциям, операциям по перехвату и атаке наших караванов и операциям по постановке мин на наших фарватерах.

Если учесть, что коммуникация Кронштадт -Лавенсаари являлась единственной артерией для снабжения островов, станет ясным, почему противник избрал для выполнения этих задач фарватер Лавенсаари—Кронштадт и почему этот район превратился в 1943 г. в арену боевых столкновений наших катеров с катерами противника.

Боевая деятельность противника на этой коммуникации, начавшаяся в мае, продолжалась до декабря. В течение года

было отмечено 37 выходов противника на наши коммуникации, из которых 14 закончились боевыми столкновениями.

Всего в боевых столкновениях участвовало 56 сторожевых катеров и 21 торпедный катер из общего количества выходивших на коммуникации 125 сторожевых и 67 торпедных катеров.

Наиболее частым видом операций являлись поисковые операции и операции по перехвату и атаке наших караванов.

Максимальную активность противник проявлял в августе (семь операций, из них три закончились боевыми столкновениями) и в октябре (восемь операций, из них две закончились боевыми столкновениями).

Усиление активности противника на коммуникациях, в частности, увеличение количества разведывательных и поисковых операций в осеннее время, было связано, очевидно, с наступлением темных ночей и невозможностью только средствами наблюдения контролировать наши переброски в ОВМБ, а также стремлением противника, используя темные ночи, сорвать предзимнее снабжение островной базы и тем самым ослабить деятельность и значение ОВМБ, как передового опорного пункта нашего флота.

Состав сил

Для проведения операций на коммуникациях противник использовал, главным образом, специальный отряд легких сил финского флота, в состав которого входило не менее трех звеньев торпедных катеров и не менее семи звеньев сторожевых катеров с плавучей базой катеров канлодкой „Карьяла". На последней находился штаб указанного отряда. Таким образом, численный состав катеров, входивших в состав отряда легких сил и действовавших на коммуникациях Кронштадт—Лавенсаари, состоял из 21 сторожевого и 9 торпедных катеров.

В летнюю кампанию 1943 г. всеми видами разведки (главным образом, радиоразведкой) установлено, что финский отряд легких сил, действовавший на наших коммуникациях, имел своей базой Транзунд, где постоянно базировалась большая часть катеров отряда, включая торпедные катера и канлодку „Карьяла". К концу кампании канлодка „Карьяла" и большая часть катеров (до 12 сторожевых и 9 торпедных катеров) были перебазированы на рейд Штандарт, где до этого периодически базировалась только часть отряда (до 9 сторожевых и 6 торпедных катеров). При проведении активных операций отряд только в исключительных случаях пополнялся катерами, базировавшимися на военно-морскую базу Котка.

Боевое управление

В связи с тем, что фарватер Кронштадт—Лавенсаари на всем своем протяжении хорошо просматривался наблюдательными постами противника, расположенными по северному, южному побережьям и на островах Финского залива, противник, точно зная время и порядок движения по нему наших кораблей, всегда имел возможность организовать воздействие по проходящим кораблям.

Перед проведением операций по перехвату наших кораблей, противник вел за ними тщательное наблюдение, начиная от выходов из устья р. Нева и Кронштадтских рейдов. Для этой цели, главным образом, использовались посты СНиС. Как правило, в течение всей кампании 1943 г. ни один караван кораблей не уходил из Кронштадта или Лавенсаари, будучи незамеченным наблюдательными постами.

За выходом кораблей из Кронштадта обычно следил наблюдательный пост Знаменка (в районе Петергофа), за выходом кораблей из ОВМБ—наблюдательные посты: Южный Гогландский, на о. Соммерс и на о. Б. Тютерс, причем наиболее часто обнаруживали корабли первые два. Результаты наблюдения пост СНиС Знаменка передавал по радио в штаб района СНиС Сейвестэ или непосредственно в военно-морскую базу Котка. Островные же посты—всегда в военно-морскую базу Котка. Донесения постов СНиС об обнаружении наших кораблей репетовались рацией Котка „по флоту".

Как правило, катера высылались на коммуникации для поиска и атаки караванов или постановки минных банок во всех случаях, когда посты СНиС обнаруживали выход наших кораблей. Реже активные операции катеров противника на наших коммуникациях и против нашей ОВМБ являлись ответными действиями на активность наших легких сил в водах противника.

Развертывание сил для операций противник обычно производил из базы Транзунд, иногда одновременно из Транзунда и рейда Штандарт, а в некоторых случаях, заблаговременно сосредоточив катера, развертывание сил производил из Койвисто.

Выход катеров из баз происходил, обычно, спустя 2-4 часа после обнаружения постами СНиС выхода наших кораблей. Это, очевидно, объясняется тем, что катера противника, имея точные данные о движении наших кораблей по фарватерам и стремясь провести операцию скрытно, намеренно не выходили на фарватеры раньше времени. Торпедные катера выходили из баз спустя 1-1,5 часа после выхода сторожевых катеров, так как, имея преимущество в скорости,

они быстрее, чем сторожевые катера, могли прибыть в район предполагаемой встречи с нашими кораблями.

Чаще всего катера противника пытались атаковать корабли южнее или юго-западнее банки Диомид, так как в этом районе было возможно взаимодействие катеров с артиллерией береговой обороны, расположенной в районе Сейвестэ — Бьеркэзунд.

Схема боевого управления катерами при операциях на наших коммуникациях несколько отличалась от обычной схемы оперативного управления в повседневной деятельности финского флота. Если в повседневной деятельности корабли противника, выполняя боевое задание (дозор, траление, переходы и т. д.) в восточной части Финского залива, замыкались в радиосвязи на рацию военно-морской базы Котка, а иногда на рацию Сейвестэ, то при операциях на наших коммуникациях активную роль приобретали рация Транзунд и рация плавучей базы катеров-канлодки „Карьяла". Указанные рации в повседневном радиообмене обычно не участвовали, и если вступали в радиообмен, то только эпизодически и на короткий срок.

Общее руководство операциями катеров на коммуникациях осуществлял командир отряда легких сил, в свою очередь поддерживавший радиосвязь со штабом финского флота через рацию военно-морской базы Котка.

В зависимости от значимости операций и количества участвовавших в них единиц, боевое управление осуществлялось по трем вариантам.

Первый вариант обычно имел место, когда командир отряда находился на береговой базе Транзунд и в операциях участвовало одно-два звена сторожевых катеров. В этом случае боевое управление осуществлялось через береговую радиостанцию Транзунд. Второй (наиболее частый вариант) имел место, когда командир отряда находился на плавучей базе—канлодке „Карьяла", тогда боевое управление осуществлялось через рацию канлодки. Наконец, последний вариант—когда командир отряда находился на одном из катеров, участвовавших в операции, и осуществлял боевое управление через рацию катера; такой вариант имел место, когда в операции участвовало большое количество катеров (три-четыре звена) и когда, очевидно, была необходимость непосредственного руководства операцией командиром отряда.

Таком образом, боевое управление катерами в операциях на наших коммуникациях осуществлялось через рации береговой базы Транзунд, плавучей базы катеров—канлодки

„Карьяла", одного из катеров, участвовавших в операции, и рацию военно-морской базы Котка.

Как правило, разрешалось пользоваться радиосвязью и отдельным катерам. Последние обычно пользовались радиосвязью в трех случаях: вскоре после выхода из базы—для проверки и установления связи с командиром отряда; после боевого соприкосновения с противником—для донесения об отходе из района операции и на отходе на базу—для донесения результатов операции (в последнем случае радиосвязь осуществлялась наиболее интенсивно). Отдельные катера почти всегда вступали в связь с рациями Транзунд, Котка и поддерживали ее до момента непосредственного подхода к базе. При совместном выходе в операцию катера, очевидно, поддерживали связь между собой средствами ближней связи (мегафон, световая сигнализация). Связь между отдельными звеньями катеров, в случае их раздельного действия, осуществлялась через рацию командира отряда легких сил. Для передачи приказаний катерам и донесений в период операции использовалась специальная таблица условных сигналов, которая в повседневной практике радиосвязи не использовалась.

Надо полагать, что противник на известный период разрабатывал таблицу условных сигналов, которую применял исключительно для связи между кораблями во время проведения операции.

Исходя из вышеизложенного, были сделаны следующие практические выводы по подготовке и проведению противником операций на наших коммуникациях:

1. После передачи финскими рациями оповещений об обнаружении наших кораблей на фарватере Кронштадт—Лавенсаари обычно следует выход на нашу коммуникацию финских сторожевых или торпедных катеров, с целью поиска и атаки наших кораблей, либо минных постановок перед проходом каравана.

2. Вступление в радиообмен рации береговой базы Транзунд означает начало или подготовку операции на наших фарватерах.

3. Финские катера, поддерживающие радиосвязь с рацией береговой базы Транзунд или канлодки „Карьяла", следует считать вышедшими в операцию на наши фарватеры.

4. О конце операции и отходе катеров в базу свидетельствует повышение интенсивности радиосвязи между катерами и рациями Транзунд, Котка и канлодки „Карьяла".

Описание наиболее характерных операций

Для разведки, поиска и атаки наших караванов и минных постановок противник производил систематические вы-

ходы катеров на наши коммуникации. Всего с мая по декабрь было отмечено 37 выходов катеров противника, причем наибольшую активность противник проявлял с августа по ноябрь, что, очевидно, было связано со стремлением противника, используя темные ночи, атаками наших караванов нарушить обеспечение ОВМБ.

Большинство выходов торпедных катеров обеспечивалось поддержкой сторожевых катеров, которые или выходили вместе с торпедными катерами, или же находились в районах, непосредственно прилегающих к нашим фарватерам.

Количество выходов на коммуникацию Кронштадт—Лавенсаари по месяцам видно из следующей таблицы:

Месяцы	Количество выходов		Всего
	с боевым соприкосновением	без боевого соприкосновения	
май	2	2	4
июнь	1	—	1
июль	2	2	4
август	3	4	7
сентябрь	3	2	5
октябрь	2	6	8
ноябрь	1	4	5
декабрь	—	3	3
Итого	14	23	37

Наиболее характерными примерами скрытных выходов катеров противника на наши коммуникации являются следующие операции.

1. Поисковая операция катеров противника в ночь на 10.09

В 19.29 09.09 пост СНиС Знаменка обнаружил в районе Кронштадта наши корабли, шедшие курсом вест. Результаты наблюдения пост донес в штаб района СНиС Сейвестэ, последний передал донесение в военно-морскую базу Котка, рация которой в 19.38 отрепетовала его „по флоту“. Около 19.00 из Кронштадта в ОВМБ действительно вышел караван. Противник, получив данные о выходе наших кораблей, с наступлением темноты периодически освещал прожектором из района мыса Сейвестэ водную поверхность, а в 21.22—21.24 из этого же района обстрелял наши корабли на переходе.

Для нанесения удара по нашим кораблям противник выслал два звена торпедных катеров. В 23.18 одно звено отмечалось в районе 4 мили к зюйд-осту от банки Средняя,

второе звено в 23.43 обнаруживалось в 3 милях к зюйду от банки Агамемнон. Первое звено торпедных катеров более не обнаруживалось, второе звено к 23.59 отошло в район 2 мили к зюйду от о. Бьеркэ. После неудачного поиска торпедные катера противника отошли курсом норд-ост в Бьеркзунд и в 00.30 10.09 отмечались в районе 6 миль к норд-норд-весту от Койвисто, а в 01.07 были на рейде Транзунд, где они обнаруживались до 06.31.

Операция обеспечивалась двумя звеньями сторожевых катеров, одно из которых находилось в засаде в районе южных подходов к Бьеркзунду, второе обнаруживалось в 4 милях к норд-весту от о. Соммерс.

Радиосвязь торпедных катеров с канлодкой „Карьяла“ и отход звена в Транзунд — место базирования канлодки позволяют заключить, что руководство операцией осуществлялось с ее борта.

2. Поисковая операция катеров противника в ночь на 19.10

В 17.40 18.10 пост СНиС, расположенный на о. Соммерс, обнаружил в районе ОВМБ наши корабли в количестве 10 единиц. Результаты наблюдения в 17.53 пост донес радиограммой в военно-морскую базу Котка, последняя в 17.58 отрепетовала донесение „по флоту“. Около 19.00 наш караван действительно вышел в Кронштадт. Противник, получив данные о выходе наших кораблей, с 19.47 по 22.13 периодически освещал прожектором из района Сейвестэ водную поверхность, а в 23.00 выслал с рейда Транзунд два звена сторожевых катеров с целью нанесения удара по нашим кораблям на фарватере.

С 01.50 по 02.25 19.10 сторожевые катера противника обнаруживались в районе севернее Лавенсаарских банок, а в 04.54 они перешли в район банки Агамемнон. После неудачного поиска сторожевые катера противника отошли в район Бьеркэзунд и в 06.15 возвратились в базу Транзунд. При выполнении операции катера поддерживали связь с базой Транзунд непосредственно после выхода из базы и при возвращении.

Радиосвязь сторожевых катеров с береговой базой Транзунд и отход туда катеров после операции позволяют заключить, что руководство операцией осуществлялось с береговой базы Транзунд.

3. Поисковая операция катеров противника в ночь на 21.10

В 19.10 20.10 пост СНиС Знаменка обнаружил в районе Кронштадта наши корабли в количестве 27 единиц, шедшие

курсом вест. Результаты наблюдения в 19.12 пост донес в штаб района СНиС Сейвестэ, последний в 10.15 отрепетовал донесение „по флоту". В 19.30 рация военно-морской базы Котка вторично репетовала донесение „по флоту". Наш караван действительно вышел около 19.00 из Кронштадта в ОВМБ. Противник, получив данные о выходе наших кораблей, в 21.10 сосредоточил в районе Койвисто до пяти звеньев сторожевых катеров и тремя звеньями произвел поиск наших кораблей в районе банки Агаменмон. Остальные катера находились в поддержке в районе Койвисто. После неудачного поиска в 23.07 сторожевые катера противника начали отход в район Койвисто, а затем часть из них возвратилась на рейд Транзунд. Около 23.00 противник выслал с рейда Транзунд звено торпедных катеров, очевидно, с целью перехвата и атаки наших кораблей на подходах к о. Лавенсаари. В 02.07 21.10 это звено отмечалось в районе 6 миль к зюйд-осту от о. Нерва. После неудачного поиска торпедные катера также возвратились на рейд Транзунд, где они обнаруживались в 08.26 21.10. Во время операции сторожевые катера поддерживали связь с радиями Транзунд и Котка в период сосредоточения в районе Койвисто и при отходе в базу. Торпедные катера поддерживали радиосвязь с канлодкой „Карьяла", радиями Транзунд и Котка при выходе из базы и в период отхода. Радиосвязь сторожевых и торпедных катеров с базами Котка, Транзунд и канлодкой „Карьяла" не дает возможности сделать определенного заключения — откуда осуществлялось руководство операцией, но радиосвязь торпедных катеров с канлодкой „Карьяла" и нахождение последней в это время на рейде Транзунд позволяет предположить, что руководство операцией осуществлялось с борта канлодки.

4. Поисковая операция катеров противника в ночь на 05.11

В 17.14 04.11 пост СНиС, расположенный на о. Гогланд в районе Южного Гогландского маяка, обнаружил 24 наших корабля. Караван наших кораблей действительно вышел из ОВМБ в Кронштадт около 18.00. Противник, получив данные о выходе наших кораблей, в 19.36 выслал с рейда Транзунд три звена торпедных катеров с целью поиска и нанесения удара по нашим кораблям. К 22.00 торпедные катера были сосредоточены в районе Койвисто, из них два звена с 22.45 по 23.08 04.11 отмечались в районе южнее банки Грекова. Третье звено оставалось в поддержке в Бьеркэзунде. После неудачного поиска катера возвратились в базу. Радиосвязь катеров с береговой базой Транзунд и возвращение катеров

в базу позволяют заключить, что руководство операцией осуществлялось непосредственно из базы.

5. Операция по постановке мин в ночь на 03.12

В ночь на 03.12 противник тремя звеньями сторожевых катеров и одним звеном торпедных катеров, произвел, предположительно, постановку минных банок на нашей коммуникации между маяками Толбухин и Шепелевский. Выход в операцию был произведен из района о. Пуккио, где в это время отмечалась канлодка „Карьяла". Постановка обеспечивалась звеном сторожевых катеров, находившимся в районе банки Грекова. После окончания операции звено торпедных катеров отошло в район о. Нерва, а сторожевые катера—в район Койвисто.

Наиболее характерные боевые столкновения наших катеров с катерами противника на коммуникациях

В течение 1943 г. наши катера имели на коммуникациях 14 боевых столкновений с катерами противника, в которых участвовало с нашей стороны 35 катеров, со стороны противника—56 сторожевых катеров и 21 торпедный катер.

В результате боевых столкновений противник потерял:
потоплено—7 сторожевых и 3 торпедных катера
повреждено—3 сторожевых и 2 торпедных катера.

По месяцам столкновения распределяются:

в мае —2
в июне —1
в июле —2
в августе —3
в сентябре—3
в октябре —2
в ноябре —1

Бой двух наших катеров дозора с 14 катерами противника в ночь с 23 на 24.05

Метеообстановка: море 1-2 балла, ветер норд-ост 2 балла, видимость 20-30 каб.

В 20.10 23.05 наблюдательный пост о. Соммерс дал радио по флоту о выходе с о. Лавенсаари нашего каравана.

В 22.55 канлодка „Карьяла", принявшая радиограмму, передала ее на сторожевые и торпедные катера, которые были сосредоточены к этому времени в районе о. Бьеркэ, после чего катера противника вышли для выполнения операции.

В 00.02 24.05 наши дозорные катера, находившиеся в Ш-60°06',0 Д-28°50',0, обнаружили на норд-осте в 30 каб. пять сторожевых катеров противника, курсом 170°. Командир нашего дозора, определив катера противника, несмотря на то, что они дали запрос нашими опознавательными, открыл огонь, пошел на сближение и перерезал их строй.

В результате огня наших катеров два катера противника были потоплены, а остальные, рассредоточившись, отошли на норд.

В 00.15 наши катера к зюйд-осту от себя обнаружили вторую группу из пяти катеров противника, шедших курсом норд-ост. Наши катера открыли огонь и снова перерезали строй катеров противника. Второй катер в строю был подбит и затонул.

В 00.20 по курсу наших катеров появилась третья группа катеров, предположительно, торпедных, шедшая курсом норд. Катера противника и катера нашего дозора разошлись, ведя бой на контр-курсах.

В 00.25 третья группа катеров, при выходе из боя, прикрылась дымовой завесой, дала две звездные белые ракеты и стала отходить на норд. После выпуска ракет, из района мыса Сейвестэ был включен прожектор и открыт огонь по нашим катерам.

По данным радиоразведки, сторожевые катера противника, отошедшие в район о. Бьеркэ, в течение ночи перешли в район Хаапасаарских шхер и Котка.

Звено торпедных катеров, предположительно, произвело ночной поиск на подходах к Лавенсаари.

Таким образом, можно предполагать, что катера противника выходили для перехвата нашего каравана или постановки мин.

Все катера были разделены на три группы (одна из групп, предположительно, торпедные катера), причем первая из них была обнаружена на фарватере, две другие шли со стороны нашего берега, очевидно, они прошли незамеченными нашим дозором и в 23.55 находились в районе Шепелевского маяка, где в это время наш пост слышал шум моторов торпедных катеров. Вероятно, эти катера должны были атаковать караван со стороны нашего берега (подобную тактику торпедные катера противника применяли в 1942 г. при атаке наших быстроходных тральщиков).

Бой в ночь с 30 на 31.05

Метеообстановка: штиль, видимость 20-30 каб.

Наши катера дозора в районе банки Агамемнон, нахо-

дясь в дрейфе, заметили на норде четыре торпедных катера противника, шедших курсом зюйд-вест.

В 00.34 катера противника заглушили моторы и легли в дрейф. Наши катера стали подходить к торпедным катерам противника и, когда дистанция достигла 10-12 каб., открыли по ним огонь. В ответ катера противника, не ожидавшие появления нашего дозора, открыли беспорядочную стрельбу.

В результате огня наших катеров один торпедный катер противника был потоплен, второй поврежден. Остальные катера, прикрываясь дымовой завесой, отошли на норд. Таким образом, торпедные катера противника, выходившие с целью атаки нашего каравана, своей задачи не выполнили.

Два боя в ночь с 16 на 17.07

Метеообстановка: ветер норд-вест 3 балла, море 2 балла, видимость 40 каб.

По данным радиоразведки, в ночь на 17.07 к 01.00 противник сосредоточил в районе мыса Сейвестэ два звена сторожевых катеров.

В 00.15 наши катера дозора, находившиеся в районе банки Агамемнон, обнаружили на норд-весте три катера противника, шедшие курсом зюйд-вест. На дистанции 20 каб. обе стороны открыли огонь. Во время перестрелки, левее группы катеров противника, на близком расстоянии от наших катеров появился четвертый катер противника. Один наш катер пошел на него. Когда дистанция уменьшилась до 3-4 каб., катер противника повернул на норд и стал отходить, но на отходе получил попадание и взорвался.

Остальные три катера, прикрываясь дымовой завесой, в 01.30 ушли на норд-вест.

В 02.05 на норде были вновь замечены три катера противника, старавшиеся оттянуть на себя катера нашего дозора. Под огнем наших катеров противник, прикрываясь дымовой завесой, отошел на норд.

В период 02.45—02.56 на норде была слышна перестрелка катеров противника.

В 02.42 соседний дозор, находившийся в 4 милях к зюйду от банки Грекова, обнаружил на норд-осте на дистанции 20-30 каб. четыре катера противника курсом зюйд-вест.

На запрос наших катеров противник ответил белой звездной ракетой, после чего обе стороны открыли огонь. Через 6 минут после начала боя головной катер противника получил попадание, отчего произошел сильный взрыв. Остальные катера повернули на норд-вест и стали отходить.

В 02.50 на норд-осте был замечен торпедный катер про-

тивника курсом зюйд-вест; под огнем наших катеров торпедный катер повернул на норд и скрылся из вида.

Катера противника выходили с целью разведки системы наших дозоров, возможно, для захвата катеров нашего дозора, для чего одна группа должна была заманить наши катера к своему берегу, а вторая—отрезать пути отхода.

Имитацией боевого столкновения (стрельба своих катеров 02.45—02.56) противник стремился заманить наши катера под свой берег, а второй группой отрезать отход. Наличие среди выходившей группы катеров противника торпедного катера, возможно, связано с тем, что противник имел задачу, оттянув наш дозор на норд, торпедным катером выйти на коммуникацию для нанесения удара по нашим кораблям.

Бой двух наших катеров дозора с пятью катерами противника в ночь с 18 на 19.08

Метеообстановка: ветер зюйд-ост 3 балла, море 2 балла, видимость 15-20 каб.

Сосредоточив к 22.00 18.08 в районе Койвисто до шести сторожевых катеров, противник совершил с целью разведки выход в район наших коммуникаций.

В 01.20 19.08 наш дозор, находившийся в 4 милях к зюйду от банки Грекова, обнаружил на норд-осте силуэты пяти катеров противника, шедших в кильватере курсом вест. Обнаружив наши катера, противник повернул на обратный курс, а затем, перестроившись в строй фронта, лег на курс зюйд.

На дистанции 15-20 каб. катера противника открыли огонь. При этом фланговые катера делали попытки создать окружение. Наши катера, прикрываясь дымовой завесой, стали отходить, причем на отходе была сброшена дымовая шашка, а затем глубинная бомба. Противник перенес огонь на дымовую шашку. После взрыва глубинной бомбы катера противника дали две красные ракеты, в 01.39 прекратили стрельбу и скрылись на норде (противник принял, очевидно, взрыв глубинной бомбы за взрыв катера).

Бой наших катеров дозора с четырьми катерами противника в ночь с 19 на 20.08

Метеообстановка: ветер зюйд-ост 1 балл, море 1 балл, видимость переменная 15-20 каб.

Установив в результате разведки в предыдущую ночь места наших дозоров и воспользовавшись большим расстоянием между соседними дозорами, катера противника произвели выход на фарватер с целью нанесения торпедного удара по нашему каравану.

В 00.28 20.08 наш дозор, находившийся в 3 милях к весту от банки Диомид, услышал шум моторов на норд-осте, а позднее обнаружил на осте четыре катера противника (один из них торпедный), следовавшие курсом зюйд-вест. Одновременно эта же группа катеров была обнаружена соседним дозором, находившимся в 6 милях к зюйду от банки Диомид.

В 00.53 катера противника разделились на две группы: два катера вступили в бой с одним из дозоров, сторожевой и торпедный катера пытались прорваться к следовавшему в это время по фарватеру каравану. Таким образом, группа из двух сторожевых катеров имела целью сковывание наших катеров дозора, один сторожевой катер—сковывание сил охранения и торпедный катер должен был нанести торпедный удар. От огня наших катеров торпедный катер противника получил несколько прямых попаданий и взорвался.

В 01.00, после потопления торпедного катера, сторожевые катера противника, прикрываясь дымовой завесой, отошли на норд.

Два боя в ночь с 06 на 07.09

Метеообстановка: ветер норд-ост 2-4 балла, море 2 балла, видимость 9 каб.

В 00.49 07.09 наш дозор, находившийся в 6 милях к зюйду от банки Диомид, услышал шум моторов и обнаружил на дистанции 8 каб. четыре торпедных катера противника, курсом 225°.

Наш дозор открыл огонь и с дистанции 2 каб. попал в головной катер, где возник пожар. Катер застопорил машины и прекратил стрельбу. Остальные катера повернули на обратный курс, прикрыв поврежденный катер дымовой завесой.

В 01.10 катера противника скрылись.

В 02.50 другой наш дозор, находившийся в 6 милях к осту от о. Сескар, слышал шум работы моторов на норде.

В 04.21 в районе проходившего в это время нашего каравана наблюдались два сильных взрыва и одновременно на норд-осте появились два торпедных катера противника. Наш дозор с дистанции 16 каб. открыл по ним огонь. Торпедные катера противника повернули на норд и скрылись из видимости.

Соседний дозор наблюдал в это же время два пучка красных ракет на осте, а через некоторое время обнаружил два торпедных катера противника на отходе. Как позднее оказалось, катера противника атаковали наш караван.

Таким образом, противник, установив систему наших

дозоров и воспользовавшись плохой видимостью, прорвался на фарватер и торпедировал буксир и баржу.

Для отвлечения катеров нашего дозора противник использовал катера у своего побережья (создание шума, выпуск ракет и трассы).

На отходе после торпедной атаки, очевидно, с целью избежать встреч с остальными группами своих катеров, катера противника давали опознавательные красной ракетой.

Бой нашего дозорного катера с пятью катерами противника в ночь с 15 на 16.10

Метеообстановка: ветер ост 3 балла, море 2 балла. Видимость 10-12 каб.

В 04.20 16.10 наш дозорный катер обнаружил 5 сторожевых катеров противника в районе Сейвестэ (Ш-60°05',4 Д-28°54',6). Катера противника шли строем кильватера, курсом зюйд-ост. В 04.31 обе стороны одновременно открыли огонь. После сосредоточения огня нашего дозора на трех головных сторожевых катерах, колонна разделилась: три головных катера повернули вправо на обратный курс, а два концевых—влево на норд.

В 04.34 головной сторожевой катер, получивший повреждение, был прикрыт дымовой завесой. Прорезав дымовую завесу, наш катер обнаружил соединившуюся кильватерную колонну противника, уходившую на норд. В 04.40 наш катер прекратил огонь, так как противник скрылся из видимости.

Наличие на корме катеров круглых черных предметов позволяет предположить, что это были мины для постановки на наших фарватерах, но при столкновении с нашим дозором, противник от выполнения задачи отказался. Численное превосходство, из-за наличия на борту мин, не дало возможности противнику провести бой активно. Перед рассветом два звена сторожевых катеров, высланные для усиления дозора в район о. Гогланд—о. Манни, отошли из района дозора и в 06.30 16.10 прибыли на рейд Штандарт.

Руководство операцией осуществлялось с борта канлодки „Карьяла", которая с 20.00 15.10 до 06.19 16.10 обнаруживалась на рейде Транзунд. При проведении операции, катера противника, кроме связи с канлодкой, периодически поддерживали связь с военно-морской базой Котка и береговой базой катеров Транзунд.

Боевое столкновение в ночь с 26 на 27.10

В 17.00 26.10 пост СНиС, расположенный на о. Гогланд в районе Южного Гогландского маяка, обнаружил в районе о. Лавенсаари наши корабли, шедшие курсом ост. Результаты

наблюдения в 17.06 пост передал в военно-морскую базу Котка, последняя в 17.21 отрепетовала донесение „по флоту". Около 17.00 в Кронштадт из ОВМБ действительно вышел караван наших кораблей. В 17.28 противник выслал с рейда Транзунд в район к норд-весту от о. Лавенсаари одно звено сторожевых катеров, где оно в период с 19.55 до 20.57 имело боевое столкновение с нашими дозорными катерами. Во время боевого столкновения артиллерия о. Соммерс поддерживала катера противника, обстреляв наш дозор. С 22.25 по 23.20 противник с мыса Колганпя освещал прожектором водный плес в районе Деманстейнских банок и обстрелял наши корабли на переходе, выпустив по ним около 50 снарядов. В период с 23.00 по 02.00 27.10 противник также освещал прожектором наши фарватеры из района Сейвестэ. Кроме того, в период с 19.44 по 04.06 27.10 выслал из Койвисто в район 5 миль южнее башни Питкяниеми одно звено сторожевых катеров с целью поиска и нанесения удара по нашим кораблям. После неудачного поиска катера возвратились в базу. Радиосвязь катеров с береговой базой Транзунд позволяет заключить, что руководство операцией осуществлялось из Транзунда.

Бой наших катеров дозора с 9 катерами противника в ночь с 02 на 03.11

Метеообстановка: ветер ост 2 балла, видимость до 1 каб.

В 16.25 02.11 пост СНиС, расположенный на о. Б. Тютерс, обнаружил в районе о. Лавенсаари наши корабли в количестве 25 единиц. Результаты наблюдения пост донес в военно-морскую базу Котка, последняя в 16.58 отрепетовала донесение „по флоту". Предполагая, что корабли готовятся к переходу в Кронштадт (на самом деле в эту ночь наш караван совершал переход из Кронштадта) противник выслал в 19.40 одно звено сторожевых катеров с рейда Штандарт и в 19.48 одно звено торпедных катеров с рейда Транзунд с целью поиска и нанесения удара по кораблям. В 21.18 наши дозорные катера услышали шум моторов катеров противника на подходах к Бьеркэзунду. Шум моторов вскоре прекратился, очевидно, катера противника, выключив моторы, легли в дрейф, выжидая подход нашего каравана. В 22.05 шум моторов возобновился, причем можно было предположить, что катера вышли на наш фарватер, обойдя наш дозор с оста, и произвели поиск (не исключена возможность, что одна группа из обнаруженных катеров противника произвела минные постановки).

В 01.30 03.11 наш катер в районе банки Диомид обна-

ружил шесть сторожевых катеров противника, шедших курсом норд, в строю левого уступа. Наш катер открыл по ним огонь, на который отвечал только головной катер. Продолжая итти прежним курсом, катера противника в 01.32 скрылись.

Другой наш дозорный катер, одновременно с обнаружением шести катеров противника, обнаружил справа от себя еще три торпедных катера, также шедших курсом норд в строю левого уступа. Все три торпедных катера вели ответный огонь по нашим катерам из пулеметов и автоматов. Вскоре головной торпедный катер резко отвернул влево и вышел из видимости, два других катера, повернув на обратный курс и, предположительно, обойдя наш дозор с зюйда, прошли на рейд Штандарт. Кроме того, противник в 00.25 выслал еще одно звено торпедных катеров с рейда Штандарт, которое с 01.21 по 02.00 обнаруживалось на переходе в районе банка Средняя—о. Нерва—о. Таммно. Радиосвязь катеров с одним из торпедных катеров, действовавших в районе банки Диомид, позволяет заключить, что руководство операцией осуществлялось с борта торпедного катера.

Вопросы тактики катеров противника в операциях на коммуникациях

Для нанесения торпедного удара по нашим кораблям на переходе противник использовал обычно две группы катеров—сковывающую и ударную. Задачей первой группы являлось сковывание наших дозорных катеров, связывание их боем, с тем, чтобы ударная группа имела возможность беспрепятственно пройти к цели и нанести торпедный удар.

Выход обеих групп обеспечивался катерами дозоров и специальными отрядами катеров поддержки, находившимися на небольшом удалении от района действия катеров двух первых групп. Ударная группа состояла из торпедных катеров в количестве от 2 до 6 единиц, сковывающая—из сторожевых катеров в количестве до 9 единиц.

В состав ударной группы, кроме торпедных катеров, иногда входили сторожевые катера, причем задачей последних было сковывание сил непосредственного охранения караванов. Характерным примером вышеизложенного является операция катеров противника в ночь на 20.08 (см. выше), когда группа из четырех катеров противника, имевшая целью перехват и атаку нашего каравана, после встречи с нашими дозорами разделилась следующим образом: два сторожевых катера выполняли связывание боем наших дозоров, один сторожевой катер—связывание боем непосредственного охранения каравана и торпедный катер—нанесение торпедного удара.

Для обеспечения свободного выхода ударной группы к каравану противник, кроме связывания нашего дозора боем, применял метод заманивания нашего дозора под огонь своих береговых батарей, отвлечения внимания катеров дозора от района несения дозора. С этой целью противник применял демонстрацию боевых столкновений (перестрелка трассирующими снарядами, выпуск ракет в районе своего побережья). Характерным примером этого является операция в ночь на 17.07 (см. выше), когда противник для отвлечения внимания наших дозоров, а также с целью заманить наши дозорные катера к месту фиктивного боевого столкновения и тем самым оголить фарватер, перестрелкой и созданием шума своими катерами произвел демонстрацию боевого столкновения.

Имея почти всегда численное превосходство, противник, атакуя наши катера центром своего боевого порядка, пытался флангами отрезать им пути отхода и уничтожить их.

Для нанесения торпедного удара по нашим караванам противник применял метод засады, что подтверждается неоднократным обнаружением торпедных катеров противника без хода вблизи фарватеров.

С целью уменьшения эффективности огня наших катеров и для прикрытия отхода, противник широко использовал постановку дымовых завес.

Следует отметить хорошее взаимодействие между катерами противника и береговой артиллерией. Связь между катерами и между катерами и береговой артиллерией противник осуществлял при помощи звездных ракет, причем на отходе катера давали в большинстве случаев ряд красных ракет.

Для минных постановок на наших коммуникациях противник использовал, большей частью, сторожевые и реже— торпедные катера. Сторожевые катера использовались группами до восьми единиц.

Кроме катеров, противник использовал для минных постановок десантные суда, тральщики и, предположительно, минные заградители.

Операции по постановке мин проводились противником скрытно, причем в случае обнаружения нашим дозором катеров противника, последние обычно не принимали боя и отходили, что было связано, очевидно, с наличием на борту мин.

V. МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

ФИНСКИЙ ЗАЛИВ

Одной из главных задач финского флота и германских сил на Финском заливе в кампанию 1943 г. являлось обеспечение и осуществление морских перевозок.

По характеру и по значимости перевозки на Финском заливе в 1943 г. можно разбить на три группы:

1) постоянные перевозки военно-экономического характера между Финляндией и Германией;

2) постоянные перевозки по обеспечению внутренних перебросок и по обеспечению островных баз продовольствием, боеприпасами и т. д.;

3) перевозки, вызванные поражениями и отступлением германской армии на советско-германском фронте.

Перелом в военном положении на советско-германском фронте, происшедший в 1943 г., обусловил до некоторой степени как характер, так и интенсивность морских перевозок на Финском заливе.

Непосредственным результатом явились перевозки, связанные с перегруппировкой сил, переброской германских войск из Финляндии на советско-германский фронт и, наоборот, германских частей в Финляндию, и эвакуацией ингерманландского населения из Прибалтики.

В течение всего года продолжались перевозки сырья из Финляндии и Эстонии в Германию, экспорт из Германии в Финляндию военного оборудования, снаряжения и продовольствия и местные перевозки между портами Финляндии и островными базами (подвоз продовольствия, боеприпасов, пополнение гарнизонов и т. д.).

Переброска германских частей из Финляндии началась еще в конце 1942 г. и особенно интенсивно происходила до первой половины апреля. 24.11.42 из Хельсинки был отмечен выход транспортов с германскими войсками; 31.12.42 в Хельсинки прибыло большое количество германских судов, на которые по ночам производилась посадка германских войск с легким оружием, погрузка артиллерии и боеприпасов.

В связи с уходом германских частей, в середине декабря 1942 г. в Финляндии была проведена дополнительная мобилизация всех членов шюцкоровских организаций.

По сведениям от 09.02.43, в Таллине ожидалось прибытие большого количества транспортов с войсками (очевид-

но, германскими) которые должны были в дальнейшем направиться на восток.

За этот период (февраль—март—первая половина апреля) Хельсинки посетило не менее 66 транспортов, Таллин — не менее 39, в середине марта в Хельсинки только за двое суток прибыло 11, выбыло 13 транспортов. Таким образом, интенсивное движение транспортов в западной части Финского залива в начале 1943 г. связано с усиленными воинскими перевозками между Финляндией и Германией. Перевозки войск продолжались и дальше, правда, с меньшей интенсивностью, до конца года.

Так, по данным от 26.05, в порт Ханко ежедневно заходили, в среднем, два транспорта, на борту которых отмечались войска; по данным от 01.06, в Ханко прибыли финские солдаты, воевавшие на советско-германском фронте.

Приблизительно со второй половины сентября стало отмечаться усиленное движение транспортов в восточной части Финского залива и особенно на коммуникации Нарвский залив—Котка.

Как выяснилось, финны, опасаясь отхода германских войск из Ленинградской области и Прибалтики, начали эвакуацию ингерманландского населения из этих районов в Финляндию.

Подготовительная работа по эвакуации населения началась, очевидно, в сентябре. В это время на оккупированной территории Ленинградской области и Эстонии работала мандатная комиссия по отбору населения для эвакуации в Финляндию. В октябре населению деревень Копорского и Лужского районов предлагалось выехать в Финляндию через Нарву, где было, якобы, организовано учреждение по обмену паспортов. Предполагалась также отправка в Финляндию находящихся в Германии ингерманландцев, ранее проживавших в районе Копорского залива. Эвакуация ингерманландского населения в Финляндию осуществлялась с сентября по конец года. Эти перевозки происходили в восточной части залива через порты Нарва—Котка и, частично, Кунда и Ловиза. Надо полагать, что ввиду заинтересованности лишь финского правительства в эвакуации населения, эти перевозки осуществлялись и обеспечивались, в основном, финскими кораблями.

Караваны выходили из Усть-Наровы ночью, с тем, чтобы самый опасный участок Усть-Нарова —о. Гогланд пройти в темное время суток. Это подтверждается данными войсковой разведки, отмечавшей во второй половине октября в ночное время в районе о. Гогланд интенсивное движение

транспортов двух-трехкильватерными колоннами под сильным конвоем.

Особенно интенсивными перевозки были в первой половине ноября. За это время в восточной части Финского залива на переходах отмечалось 8 конвоев (19 транспортов в охранении 19 сторожевых кораблей или тральщиков, 15 сторожевых катеров и 2 „Фиат-50“). Отмечен случай, когда за один день на подходах к Котка обнаруживалось 11 транспортов, 3 десантных судна, 3 вспомогательных судна, 2 буксира, 2 баржи, 8 сторожевых катеров.

В октябре в районе Котка—Ловиза на переходах обнаруживалось 23 транспорта, в районе о. Гогланд—о. Родшер на переходах отмечалось 9 транспортов (из них 7 в составе конвоев), 5 десантных судов, вспомогательное судно.

В течение всего года между Германией и Финляндией осуществлялись перевозки, связанные с вывозом из Финляндии сырья и продуктов лесопромышленности (лес, целлюлоза, древесина и т. д.) и ввозом в Финляндию военного снаряжения, боеприпасов, продовольствия и т. д.

Эти перевозки осуществлялись, главным образом, через порты Хельсинки, Ханко, Котка, Хамина, Ловиза и Таллин.

Выступая в сейме в конце января 1944 г., президент Финляндии Рюти заявил, что торговля с Германией в 1943 г. составляла 71,7% от всей торговли Финляндии, с Данией и Швецией—12,8% и с другими странами—15,5%. За 1943 год в Финляндию ввезено 246 000 тонн зерна. Очевидно, что большая часть этого количества (если не все 246 000 тонн) была переправлена в Финляндию из Германии морем (часть же, возможно, до августа 1943 г. транзитом через Швецию).

Перевозки по обеспечению островных баз происходили так же регулярно в течение всего года. Так, в январе в районе Котка—о. Хаапасаари—о. Гогланд—о. Б. Тютерс обнаруживалось 29 неопознанных судов, предположительно, осуществлявших перевозки на острова. По данным радиоразведки, в марте противник из Локса и Маху перебросил на о. Б. Тютерс на двух транспортах солдат для усиления гарнизона, а также боеприпасы, продовольствие и рабочих для фортификационных работ. В этом же месяце в Локса обнаруживались шхуны и лайбы, также, очевидно, обеспечивавшие перевозки между базами ОВРа—Локса, Кунда, Маху, Б. Тютерс. Транспорта, десантные суда, буксиры с баржами, занятые перевозками, обнаруживались на переходах между базами и островами восточной части Финского залива в первой половине мая, во второй половине июля, в августе, во второй половине сентября, в первой половине ноября, во второй половине декабря.

В июле в восточной части залива в районе Котка—Штандарт—Транзунд—Выборг отмечалось интенсивное движение транспортов, очевидно, производились перевозки продовольствия и военного снаряжения в Выборгском заливе. Обратно переправлялись лес и лесоматериалы. 17.07 радиоразведкой был отмечен выход из Туппурансаари в Сантио четырех транспортов, в охранении сторожевых катеров. В течение летних месяцев отмечались перевозки неустановленного характера между Выборгом и Койвисто. Так, например, в период с 10 по 14.05 отмечено прохождение 4 транспортов из Транзунда через Бьеркэзунд (10.05 два транспорта в охранении четырех сторожевых катеров, 13.05 один транспорт и 14.05 один большой транспорт в охранении трех сторожевых катеров).

В первой половине июля Койвисто посетило не менее двух транспортов, за весь июль—не менее семи барж. В августе в Койвисто отмечался танкер.

Очевидно, что для перевозок противник использовал не только транспорта, но и баржи, лайбы, которые отмечались авиаразведкой в Койвисто в июне, июле, августе, сентябре.

Наиболее интенсивное движение транспортов осуществлялось по северному шхерному фарватеру Ханко—Хельсинки—Котка и по фарватеру Хельсинки—Таллин.

Характерным является то, что движение по этим фарватерам отмечалось в течение всего года.

Осенью 1943 г. наиболее оживленные перевозки происходили на коммуникации Котка—Нарвский залив (в связи с эвакуацией ингерманландского населения).

Из всех портов Финского залива на первом месте по интенсивности посещения транспортами, а, следовательно, и по грузообороту, стоит Хельсинки, затем идут Таллин и Котка (см. график). В среднем, за год в портах ежедневно обнаруживалось следующее количество транспортов: Хельсинки—11, Таллин—8, Котка—6.

ВЫВОД

В кампанию 1943 г. основными портами, обеспечивавшими морские перевозки в Финском заливе, являлись Хельсинки, Котка и Таллин. В порты Хельсинки и Котка основными грузами были продовольствие, военное снаряжение и уголь. В Таллин противник доставлял войска и снаряжение для частей, действовавших на Ленинградском фронте. Из Финляндии вывозились лес, лесоматериалы, целлюлоза и гранит.

Некоторые вопросы тактики конвоев и обеспечения перевозок

Для обеспечения проводки караванов в ледовых условиях противник использовал в начале 1943 г. ледоколы. В январе в Финском заливе отмечалась деятельность четырех финских ледоколов (ледокол „Сампо“ на участке Котка—Хельсинки, ледокол „Отсо“ в районе Хельсинки, ледокол „Сису“ на участке Хельсинки—Ханко, ледокол „Муртая“ на участке Барэзунд — Ханко — Юнгфрузунд); в феврале отмечалась деятельность двух ледоколов („Сампо“ и „Сису“ на прежних участках).

Проводка транспортов производилась караванами, причем караван доводился до определенного места одним ледоколом, дальше проводку осуществлял другой. Местами передач караванов являлись Хельсинки и Ханко. В течение января, февраля и марта конвоирование караванов отмечалось в Финском заливе только на северном шхерном фарватере.

На фарватере Ханко—Хельсинки в январе радиоразведкой периодически отмечалась канлодка „Турунмаа“ и тральщик, очевидно, обеспечивавшие конвоирование транспортов на этом участке.

На другом важном фарватере Таллин—северный берег в течение этого же периода конвоирования не отмечалось вовсе (по данным от 01.01.43, транспорта между Таллином и Хельсинки следуют без эскорта).

С апреля 1943 г. противник использовал для обеспечения движения транспортов тральщики, катерные тральщики и сторожевые катера. Так, 17.04 на Екатеринентальском створе транспорт шел за двумя тральщиками; 22.04 на фарватере о. Порккалан-Каллбода—Таллин два транспорта в охранении пяти сторожевых катеров. В этот же день на фарватере Хельсинки—Порккалаудд обнаружены четыре транспорта, шедшие за катерными тральщиками. В мае конвоирование отмечалось и в восточной части Финского залива—на фарватерах Котка—Нарвский залив, Транзунд—Койвисто (за вторую половину мая из восьми транспортов, обнаруженных на этом участке, три шли без охранения, три в охранении сторожевых кораблей и сторожевых катеров, один в охранении сторожевого корабля, один в охранении двух сторожевых кораблей). Сначала конвои имели в охранении, большей частью, тральщики и катерные тральщики, что говорит о том, что противник в этот период главной опасностью для транспортов считал мины (отдаленность наших баз давала противнику основание не бояться появления наших кораблей; торпедоносная авиация еще не оперировала.)

В дальнейшем, особенно в связи с успехами наших торпедоносцев, противник вводит усиленное конвоирование силами сторожевых кораблей и сторожевых катеров, для обеспечения переходов особо важных караванов противник использует истребительную авиацию. Так, 21.10 в районе о. Родшер был обнаружен караван в составе четырех транспортов, в охранении четырех сторожевых кораблей, двух сторожевых катеров и двух истребителей „Ме-109“ и „Ме-110“. Охранение караванов обычно состояло из сторожевых кораблей или тральщиков (от одного до четырех) и двух-четырех сторожевых катеров.

Трудно установить какую-либо определенную закономерность в строю охраняющих кораблей, так как все зависит от количества и класса охраняющих кораблей, количества охраняемых кораблей и района плавания. Общий же принцип построения походного ордера конвоя таков: впереди по курсу (реже сзади) корабли эскорта, за ними транспорта; при достаточном количестве кораблей эскорта справа и слева от транспортов выставляется по одному сторожевому кораблю или сторожевому катеру, сзади (замыкающими) — один-два сторожевых корабля или сторожевых катера. Так, 20.09 был обнаружен конвой в западной части Финского залива из одного транспорта и четырех сторожевых кораблей; транспорт шел посередине, два сторожевых корабля впереди, по одному сторожевому кораблю справа и слева.

В отдельных случаях строи конвоирующих кораблей менялись в зависимости от условий района, по которому шел караван. Так, например, 24.09 в районе о. Лонгвиран (Ш-60°17‘,0 Д-26°21‘,0) были обнаружены буксир и две баржи, курсом 90°. Охранявший их сторожевой катер шел параллельным курсом справа от них—мористее. 21.10 в районе о. Родшер был обнаружен караван из четырех транспортов, четырех сторожевых кораблей и двух сторожевых катеров. Транспорта шли в строю кильватера, курсом 32°. Справа от них в расстоянии, примерно, 1 мили, параллельным курсом шли четыре сторожевых корабля и сзади два сторожевых катера. С воздуха караван прикрывался двумя истребителями. Очевидно, что выдвижение сторожевых кораблей на ост имело целью создание прикрытия транспортов на случай появления с оста наших кораблей.

Таким образом, в обоих случаях охраняющие корабли выдвигались в том направлении, откуда вероятнее всего можно было ожидать опасности.

Проводка транспортов на коммуникации Выборг—Котка—Хельсинки—Ханко, согласно данным радиоразведки, обеспечивалась следующим образом. Все побережье в этом рай-

оне было разбито на отдельные участки. К каждому участку было приписано определенное количество кораблей (тральщиков, катерных тральщиков и т. д.), обеспечивавших проводку транспортов на своем участке. Корабли, обеспечивавшие проводку каравана, доводили его до конца своего участка и в определенном районе передавали другим кораблям, которые проводили его дальше по своему участку. Местами организации и передач караванов являлись Транзунд (Уурас), Туппурансаари, Сантио, Курсало, Бойстэ, Суур-Пеллинки, Пиртти, Хельсинки, Ханко, где, предположительно, оборудованы лоцманские станции.

По данным на декабрь 1943 г., участок фарватера Суур-Пеллинки—Хельсинки, предположительно, обеспечивался двумя звеньями сторожевых катеров (катерных тральщиков).

Перед проходом караванов противник производил контрольное траление или бомбометание, а затем уже проводил караваны за тралами. Корабли, обеспечивавшие плавание на подходах к Котка, в дневное время отстаивались в районе северо-западнее о. Каукасаари (севернее о. Каунисаари) и в бухте о. Вахтерпя.

Таким образом, необходимо отметить следующие мероприятия противника, непосредственно направленные на обеспечение морских перевозок:

1. Обеспечение безопасности от нападения надводных и подводных кораблей достигалось усилением эскорта, дозоров, выдвижением корабельного прикрытия из канлодок, сторожевых кораблей и сторожевых катеров за Гогландскую позицию на ост и систематическим подновлением минных заграждений.

2. Обеспечение от минной опасности достигалось регулярным контрольным тралением фарватеров и проводкой транспортов за тралами.

3. Противовоздушная оборона транспортов осуществлялась включением в конвой кораблей с хорошим зенитным вооружением и несением барража истребителями в районе Сейвестэ—Шепелев с целью перехвата наших торпедоносцев.

Характерно, что по усилению дозоров противника можно было предполагать усиление движения транспортов: осенью, например, по усилению дозоров на рубежах о. Гогланд—о. Манни, о. Гогланд—о. Б. Тютерс, о. Б. Тютерс—банка Вигрунд можно было точно определить периоды усиленных перевозок (это относится, особенно, к фарватеру Котка—Нарвский залив).

ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО

Боевая деятельность противника на Ладожском озере в кампанию 1943 г. сводилась, в основном, к осуществлению перевозок.

Перевозки происходили между всеми пунктами, расположенными в северной части озера.

Наиболее интенсивные перевозки происходили между базами Лахденпохья, Сортавала и островами Валаамского архипелага. Менее интенсивно перевозки осуществлялись в районе Сальми — о. Мантсинсаари — о. Лункулансаари. Мало интенсивными были перевозки в направлении флангов армий, что было связано, очевидно, с опасением удара наших легких сил и авиации. Так было 13.05, когда нашей истребительной и штурмовой авиацией был нанесен удар по шести баржам противника в районе севернее Габаново, в результате чего одна баржа противника была потоплена. Не располагая достаточными силами для конвоирования, противник, как правило, осуществлял перевозки в дневное время вблизи своего побережья и в шхерах, избегая переходов по открытой части озера. Это обеспечивало пути следования транспортных средств наблюдением постов СНиС и прикрытием береговыми батареями и истребительной авиацией. Кроме того, в случае появления наших катеров, противник, свернув с курса, мог быстро укрыться у берега.

Точных данных о характере перевозившихся грузов (за исключением транспортировки леса) не имеется; предположительно, это были:

1) военные перевозки (обеспечение армейских частей и островных гарнизонов продовольствием, боеприпасами, снаряжением);

2) промышленные перевозки (перевозка лесоматериалов, продукции лесообрабатывающей промышленности);

3) хозяйственные и продовольственные перевозки по обеспечению гражданского населения (в частности, перевозки между Сальми и островами Мантсинсаари и Лункулансаари).

Увеличение в кампанию 1943 г. транспортировки леса и лесоматериалов объясняется, очевидно, увеличением экспорта лесоматериалов в Германию, испытывающую в них острый дефицит. Этим же надо объяснить то, что финны восстановили и пустили в ход все лесозаводы, расположенные на побережьи Ладожского озера (всего девять заводов), а также два, предположительно, действующих завода.

Из районов лесозаготовок (главным образом, район междуозерья Петрозаводск—Видлица) лес сплавлялся по рекам Обжа, Тулокса, Олонка, Видлица, Тулома, Уксу-йоки; в устьях рек лес и лесоматериалы формировались в гонки и буксирами переправлялись к лесообрабатывающим заводам, откуда готовая продукция по железным дорогам и внутренним водным системам (Вуоксинская, Саймеиская) переправля-

лись в порты Финского залива (Котка и др.) и дальше в Германию.

Часть леса шла на постройку барж, катеров, мотоботов на стапелях и верфях Лахденпохья и Сортавала. Так, например, аэрофотосъемкой было установлено наличие лесоматериалов у судостроительных стапелей в деревне Тайворанта (рейд Лахденпохья Ш-61°30‘,0, Д-30°13‘,0).

БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ

В кампанию 1943 г. основными морскими перевозками противника на Балтийском море продолжали оставаться перевозки железной руды и лесоматериалов из Швеции и Финляндии в Германию, а также перевозки из Германии различных военных материалов и снабжения в порты Финляндии, оккупированной части СССР и перевозки угля и железа в Швецию.

Прекращение договора о транзитных перевозках через шведскую территорию в августе 1943 г. незначительно сказалось на грузообороте между портами Германии и Швеции.

Сравнительно мягкая зима 1942-43 гг. позволила противнику производить перевозки на театре почти с одинаковой интенсивностью в течение всей кампании, за исключением перевозок из портов Ботнического залива.

Судоходство с помощью ледоколов производилось только в шхерах Ботнического залива (до Турку) и в Стокгольмских шхерах с января по март. На ледокольных работах по проводке транспортов отмечались шведские ледоколы „Юмер“ и „Исбрютарен“.

Слабое воздействие наших воздушных сил на коммуникации противника в Балтийском море позволило ему в течение весеннего и летнего периода не только обходиться без конвоирования транспортов на переходах, но и установить на Балтийском море ряд регулярных грузовых и пассажирских линий, особенно между портами Швеции, Германии и Финляндии. Известно, что между Стокгольмом, Штеттином, Любеком и Данцигом курсировали транспорта „Викинг“, „Феденхоген“, „Орион“ и „Аякс“; между Стокгольмом и Турку (Финляндия) на регулярной линии (один раз в 4 суток) совершали рейсы пароходы „Эолус“ и „Арктурус“, производившие перевозки почты и пассажиров; между портами Улеаборг, Вааза, Турку, Хельсинки, Таллин и Штеттин имелись регулярные грузовые линии; в мае отмечены регулярные ежедневные заходы германских транспортов в Ханко.

В течение всей кампании морские перевозки по коммуникации, проходившей у побережья Швеции, являвшиеся

наиболее важными для противника, происходили без конвоев, за исключением участка от Треллеборга до германского побережья, где переходы транспортов, очевидно, обеспечивались тральщиками из-за минной опасности. На остальных участках транспорта следовали самостоятельно.

На коммуникации, проходящей вдоль побережья оккупированной части СССР, перевозки до сентября также происходили без конвоев. В сентябре, из-за усилившейся деятельности нашей торпедоносной авиации, потопившей до 16.09.43 двадцать шесть транспортов, преимущественно, в устьи Финского залива, противник был вынужден пересмотреть организацию обеспечения перевозок в этом районе.

С сентября противник начал транспорта сводить в конвои и прикрывать их кораблями эскорта, а иногда и авиацией. В сентябре—декабре, только по данным самолетов-торпедоносцев, в северной части Балтийского моря отмечено до 20 конвоев. Состав конвоев колебался от 1 до 4 транспортов, до 4 кораблей эскорта (сторожевых кораблей и катеров). С воздуха конвои прикрывались одним-двумя истребителями.

В отдельных случаях противник использовал только истребительную авиацию, которая прикрывала транспорта на переходах от финских шхер до параллели Виндавы.

Морские перевозки на Балтийском море противник производил по двум основным коммуникациям—западной и восточной. Западную коммуникацию, проходящую южнее о. Борнгольм к шведскому побережью, далее на север в пределах шведских территориальных вод, через Або-Оландский архипелаг в порты Ботнического залива противник использовал, в основном, для перевозок шведской руды и лесоматериалов в Германию и снабжения войск в Северной Финляндии и Норвегии. Перевозки по этой коммуникации имели исключительное значение для Германии, и на этом направлении использовалась основная часть транспортного флота противника. Большинство транспортов на этой коммуникации при движении к берегам Швеции было гружено углем; при движении на порты Германии—железной рудой. Военные грузы для войск противника в Северной Финляндии и Норвегии до августа транспортировались через южные порты Швеции.

По данным шведской прессы, грузооборот Швеции по перевозкам внутри Балтийского моря, т. е. между Швецией и Германией или оккупированными территориями только за три месяца 1943 г. составил 4 836 000 тонн.

Представление о напряженности перевозок в порты Швеции дает следующая таблица (в тыс. тонн):

	Март	Апрель	Май	Всего
прибыло	654	646	1 036	2 336
выбыло	712	691	1 097	2 500
Всего	1 366	1 337	2 133	4 836

Считая средний тоннаж используемых на перевозках в Балтийском море транспортов в 2 500 тонн, получаем по месяцам следующее количество приходов и уходов транспортов в порты Балтийского моря, находящиеся под контролем Германии:

	Март	Апрель	Май
выбыло	261	256	414
прибыло	285	277	439

Имелись данные, что Германия стремится довести вывоз шведской руды до 1 200 000 – 1 500 000 тонн в месяц, что, возможно, и было достигнуто во второй половине года. Имеющийся у противника транспортный флот мог осуществить эту задачу.

По данным прессы, в 1943 г. в портах Швеции было обработано 10 674 000 тонн иностранных и до 8 944 000 тонн шведских судов. Считая, что 50% шведского транспортного флота обслуживало каботажные перевозки, получаем тоннаж на экспорт, равный около 15 000 000 тонн, большая часть которого падает на перевозки железной руды.

Кроме перевозок стратегического сырья, противник до августа 1943 г. производил через порты Швеции перевозки военного снаряжения, боеприпасов и продовольствия для действующих частей в Северной Норвегии и Финляндии. Только в течение марта и 13 дней апреля на железнодорожных станциях Швеции было отмечено около 15 000 тонн германских грузов, из которых до 4500 тонн боеприпасов. Кроме военных грузов для армий, находящихся на Крайнем Севере, в шведские порты транспортировался в большом количестве каменный уголь, кокс, а также продовольствие.

Перевозки между шведскими портами и Германией происходили при активном участии шведского транспортного флота. Только по данным радиоразведки, в течение года на перевозках между шведскими и германскими портами отмечено 486 шведских транспортов.

Для перевозки железной руды из Швеции, Германией, кроме своего тоннажа, привлекался тоннаж ряда оккупированных стран, в особенности Дании и Норвегии.

Интенсивность перевозок на западной коммуникации по месяцам и степень участия в них шведского флота видны из следующей таблицы обнаружения транспортов на переходах (данные неполные):

	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
транспорта Германии и оккупированных стран	12	33	10	26	10	17	76	101	140	135	136	76
шведские транспорта	31	21	24	31	49	43	48	41	48	51	52	47
Всего	43	54	34	57	59	60	124	142	188	186	188	123

Как видно из таблицы, наиболее интенсивно перевозки происходили с июля по декабрь.

По восточной коммуникации противник, в основном, перевозил военное снаряжение, боеприпасы, технику и продовольствие для армий северо-восточного направления. Основными пунктами выгрузки являлись Таллин и Рига, которая была главной тыловой базой северо-восточного направления. Значение этой коммуникации особенно сильно возросло, так как железнодорожный транспорт противника испытывал колоссальное напряжение как из-за недостатка подвижного состава, так и из-за систематических ударов партизанских отрядов по железным дорогам.

Перевозки военных грузов в порты Финляндии и оккупированной части Советского Союза производились не только на германских и финских транспортах, но и на шведских.

По данным шведской прессы, на переходе из Риги в Данциг 02.09.43 нашей авиацией был потоплен шведский транспорт „Свеа“, на перевозках Таллин—Стокгольм в сентябре отмечался шведский транспорт „Один“; в декабре

шведские танкеры принимали бензин в Данциге для доставки в Либаву.

Кроме транспортного флота, противником для перевозок широко использовался мелкий транспортный флот, буксируемые баржи и десантные суда (в Финском заливе).

Из Финляндии и оккупированной части Советского Союза в порты Германии вывозились лесоматериалы, целлюлоза, никелевая руда.

ВЫВОД

Основными портами погрузки в Швеции грузов для Германии в течение кампании являлись Лулео, Рэншер, Гефле, Стокгольм и Окселезунд.

Основными портами выгрузки шведской руды в Германии были Данциг, Штеттин и Гамбург.

Готенхафен использовался как порт погрузки угля для Швеции.

Начальник Разведывательного Отдела
Штаба КБФ
Капитан 2 ранга
ГРИЩЕНКО

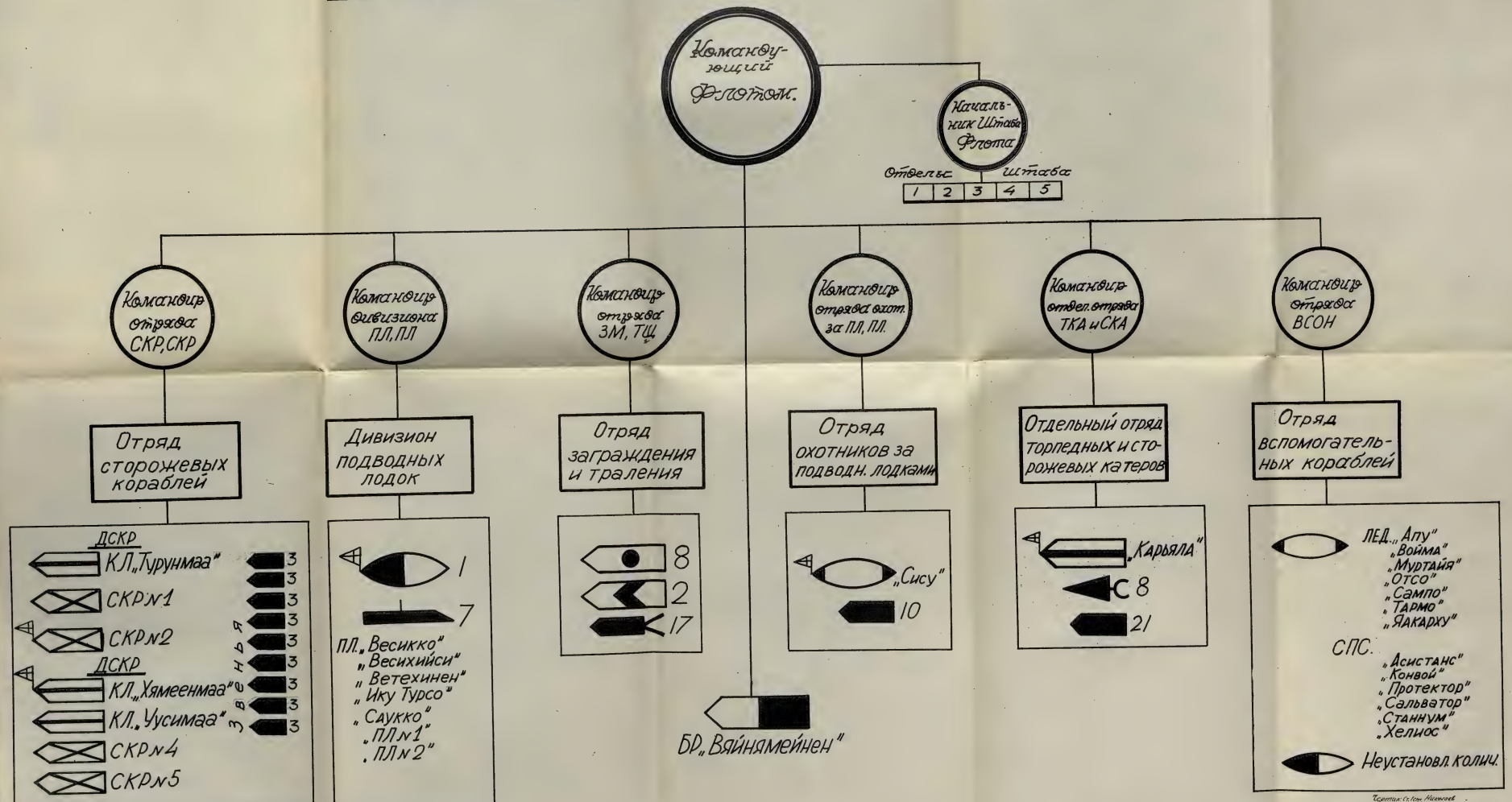
Начальник Информ. отделения
РО Штаба КБФ
Капитан 3 ранга
ЛЕБЕДЕВ

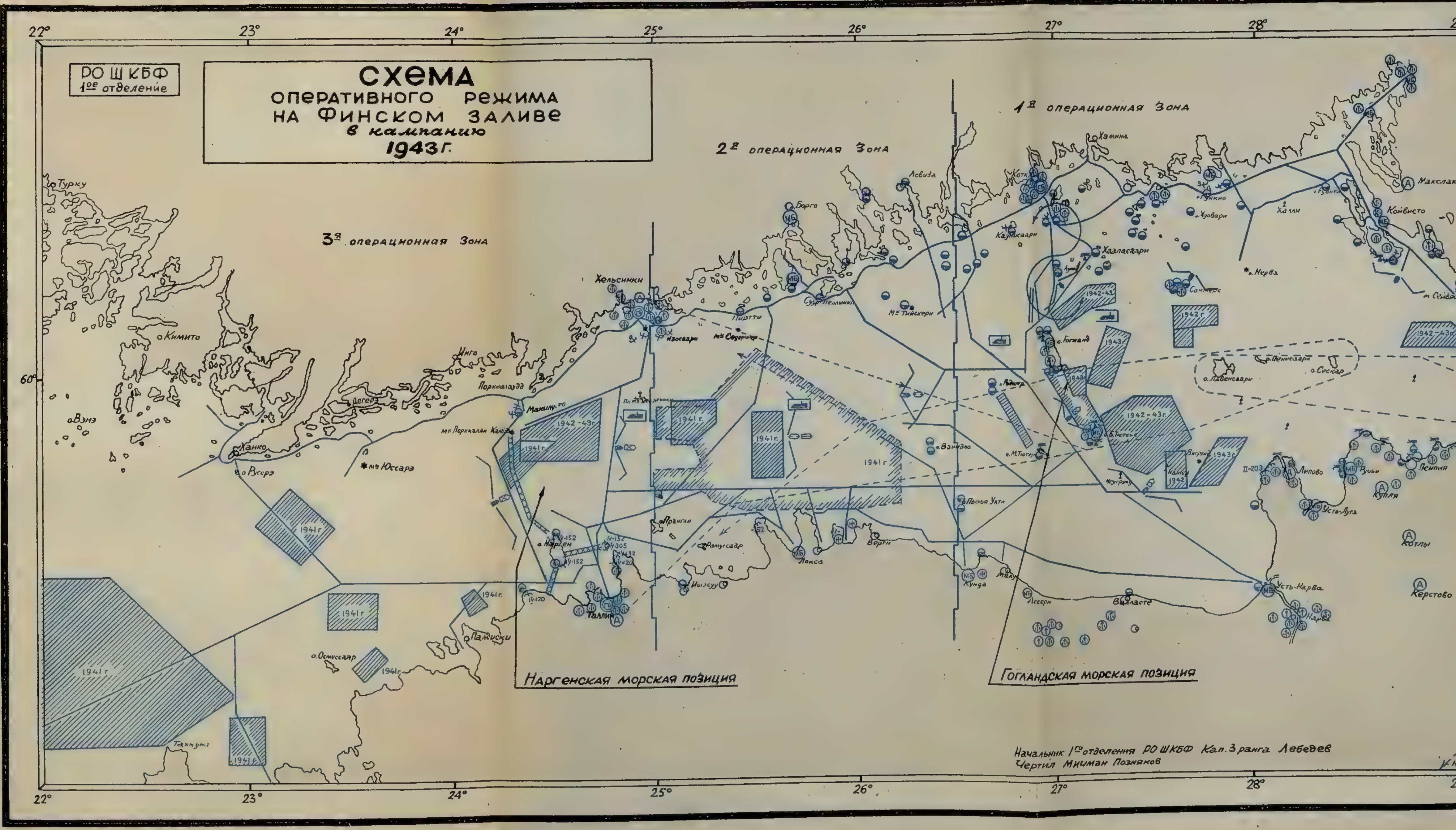
ИСПОЛНИТЕЛИ
Капитан 3 ранга Лебедев
Капитан 3 ранга Петрович

Заказ № 1с. ЛТ—УН-6. Тираж 250 экз.

РО ШКБФ

Схема организации корабельного состава Финского флота

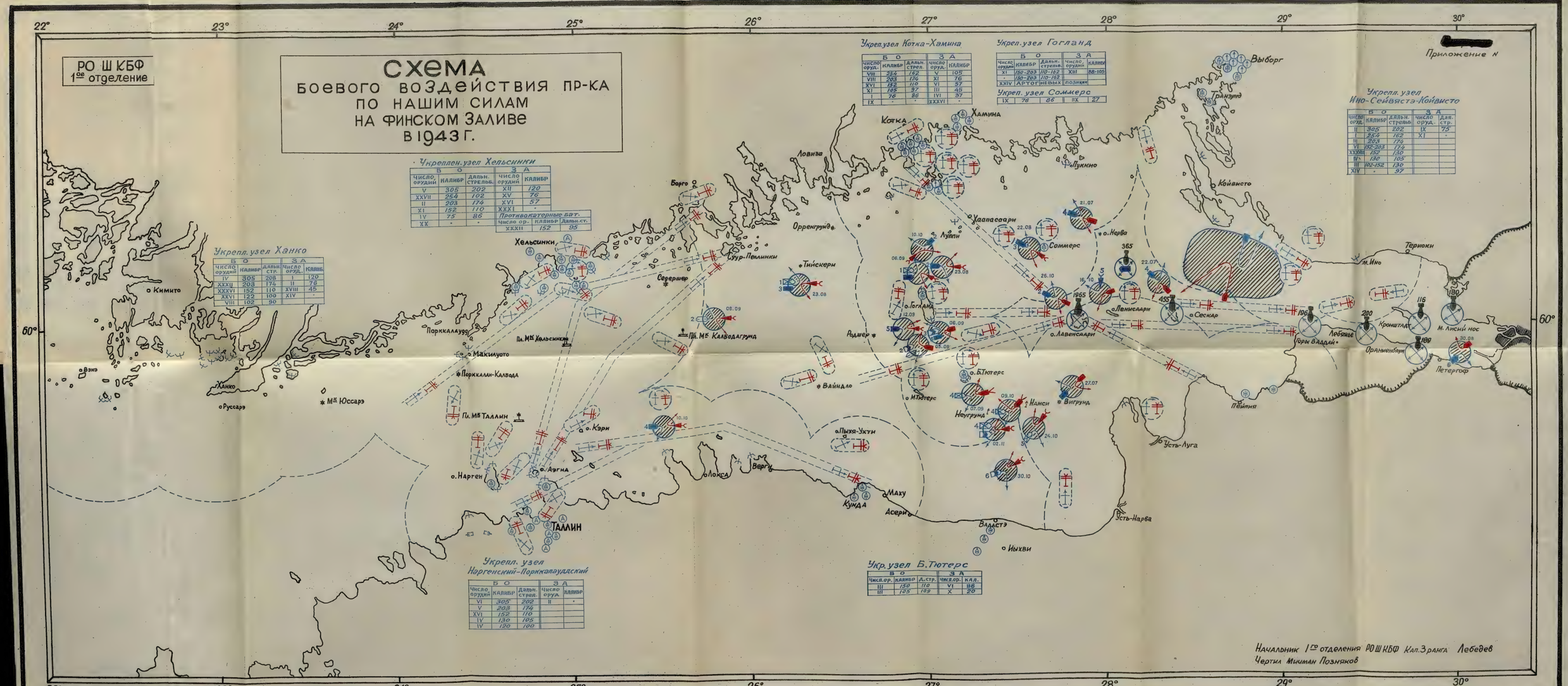



РО ШКБФ
1ое отделение
СХЕМА
оперативного режима
на Финском заливе
в кампанию
1943 г.
[redacted]
Приложение №
1я операционная Зона
2я операционная Зона
3я операционная Зона
Наргенская морская позиция
Гогландская морская позиция
Турку
Кимито
Вэнэ
Ханко
Русарэ
мыс Юссарэ
Поркалаудд
Макилуото
мыс Порккалан Калбода
Хельсинки
Изосаари
Борго
Ловиза
Котка
Хамина
Кутсало
Хуовари
Халли
Рууонти
Макслахти
Койвисто
Майсниеми
Каунисаари
Хаапасаари
Сур Пеллинки
Пиртти
мыс Тийскери
Гогланд
Соммерс
Нерва
Лавенсаари
Сескар
Сейскари
Кронштадт
Ораниенбаум
Петергоф
Лисий Нос
Ино
Стирсудден
Алтлево
Нарген
Таллин
Палдиски
Осмуссаар
Прангли
Локса
Кунда
Азери
Валласте
Усть-Нарва
Вайндло
о. М. Тютерс
Пэйсма Укти
Вирги
Липово
Усть-Луга
Кургалово
Лемпия
Котлы
Керстово
Клопицы
Витино
Красногвардейск
Луга
на Псков
на Дно
1941 г.
1942 г.
1942–43 г.
1943 г.
22°
23°
24°
25°
26°
27°
28°
29°
30°
60°
Начальник 1го отделения РО ШКБФ Кап. 3 ранга Лебедев
Чертил Мичман Позняков

РО Ш КБФ
1-е отделение

СХЕМА
боевого воздействия пр-ка по нашим силам на Финском Заливе в 1943 г.

Приложение N



Укрепл. узел Ханко

Б О			З А	
Число орудий	Калибр	дальн. стр.	Число оруд.	Калибр
IV	305	208	I	120
XXXU	203	174	II	76
XXXVI	152	110	XVIII	45
XXVI	122	100	XIV	-
VIII	102	90		

Укрепл. узел Хельсинки

Б О			З А	
Число орудий	Калибр	дальн. стрельб.	Число орудий	Калибр
V	305	202	XII	120
XXVII	254	102	XV	76
II	203	174	XVI	57
XI	152	110	XXXI	-
IV	75	86	Противокатерные бат.	
XX	-	-	Число ор.	Калибр / Дальн.ст.
			XXXII	152 / 95

Укрепл. узел Наргенский-Поркалаудский

Б О			З А	
Число орудий	Калибр	Дальн. стрел.	Число оруд.	Калибр
VI	305	202	II	-
V	203	174		
XVI	152	110		
IV	130	105		
IV	120	100		

Укреп. узел Котка-Хамина

Б О			З А	
Число оруд.	Калибр	Дальн. стрел.	Число оруд.	Калибр
VIII	254	162	V	105
VIII	203	174	XI	76
XVI	152	110	VI	57
XI	105	97	III	45
I	76	86	LVI	57
IX	-	-	XXXVI	-

Укреп. узел Гогланд

Б О			З А	
Число орудий	Калибр	Дальн. стрельб.	Число орудий	Калибр
XI	150-203	110-162	XII	88-105
-	150-203	110-162		
XXIV	Артиллерийских позиций			

Укреп. узел Соммерс

IX	76	86	IX	27

Укрепл. узел Ино-Сейвястэ-Койвисто

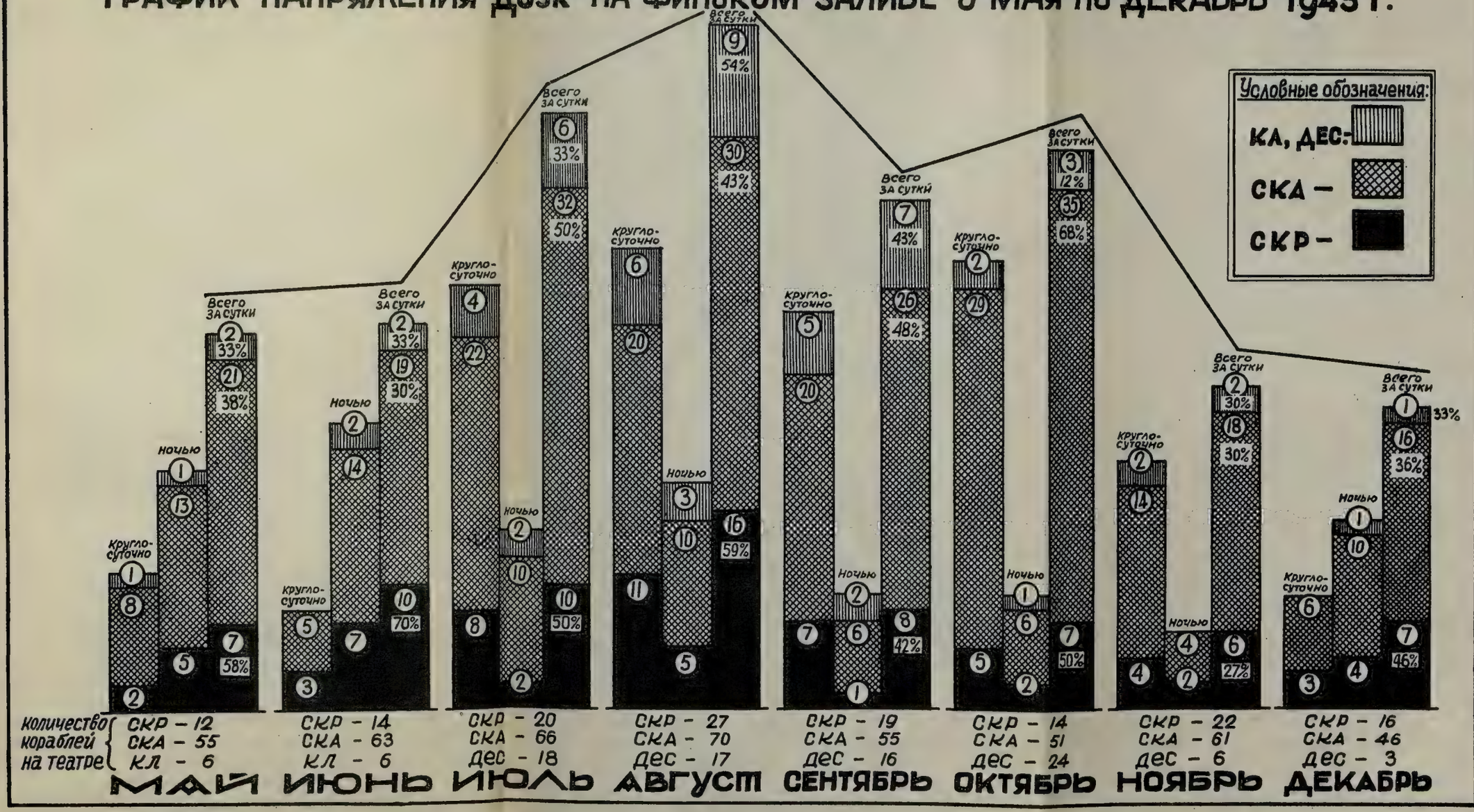
Б О			З А	
Число оруд.	Калибр	Дальн. стрельб.	Число оруд.	Дал. стр.
II	305	202	IX	75
I	254	162	XI	-
III	203	174		
VI	152-203	174		
XXXVI	152	130		
IV	130	105		
III	102-152	130		
XIV	-	97		

Укр. узел Б. Тютерс

Б О			З А	
Числ. ор.	Калибр	Д. стр.	Числ. ор.	Кал.
III	150	110	VI	88
III	105	109	X	20

Начальник 1-го отделения РО Ш КБФ Кап. 3 ранга Лебедев
Чертил Мичман Позняков

График напряжения ДОЗК на Финском заливе с мая по декабрь 1943 г.



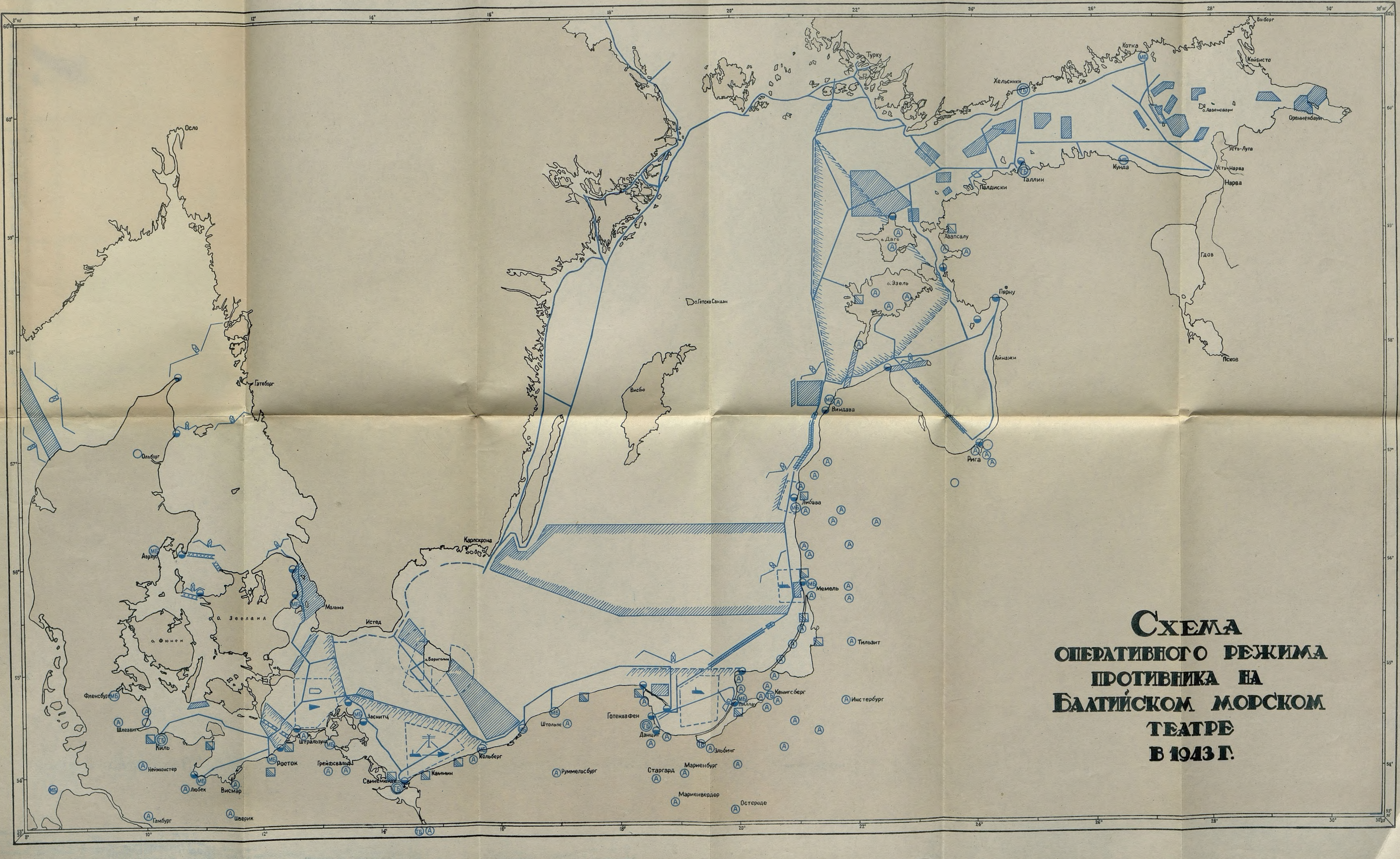
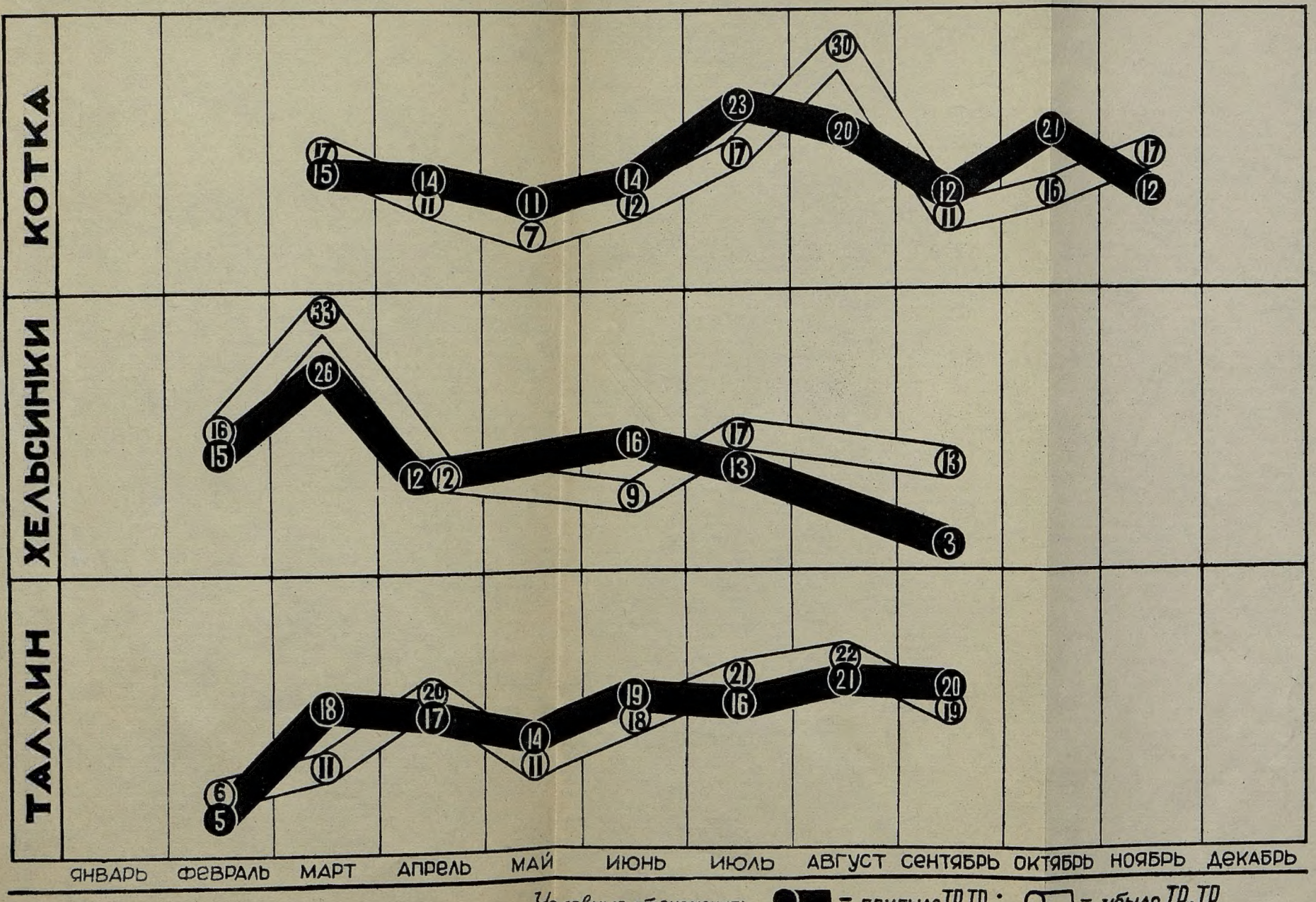


Схема
оперативного режима
противника на
Балтийском морском
театре
в 1943 г.
Осло
Гетеборг
Ольборг
Орхус
Киль
Фленсбург
Шлезвиг
Неймюнстер
Любек
Висмар
Шверин
Гамбург
о. Зеландия
о. Фюнен
Мальмё
Истед
о. Борнгольм
Карлскрона
Висбю
Росток
Штральзунд
Грейфсвальд
Засниц
Свинемюнде
Каммин
Кольберг
Штольпе
Руммельсбург
Готенхафен
Данциг
Старгард
Мариенбург
Мариенвердер
Эльбинг
Остероде
Пиллау
Кенигсберг
Инстербург
Тильзит
Мемель
Либава
Виндава
Рига
Айнажи
Пярну
о. Эзель
о. Даго
Хаапсалу
Палдиски
Таллин
Кунда
Нарва
Усть-Нарва
Усть-Луга
Гдов
Псков
Хельсинки
Турку
Котка
Койвисто
Ораниенбаум
о. Лавенсари
Выборг

График интенсивности посещения портов Финского Залива ТР,ТР в 1943 г.



Для пакетов